

აკ. წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
ჰუმანიტარულ მეცნიერებათა ფაკულტეტი
ისტორია-არქეოლოგიის დეპარტამენტი
ქუთაისის შემსწავლელი სამეცნიერო-კვლევითი ცენტრი

ვლადიმერ წვერაძე

ქუთაისის სიღების ისტორიისათვის



საგამომცემლო ცენტრი
ქუთაისი 2018

ვეძღვნი მეგობრის, ნოდარ სულაბერიძის ნათელ ხსოვნას.

ნაშრომი გვამცნობს ქუთაისის სახიდე ნაგებობებს XIX ს. შუა ხანებიდან XX ს. ჩათვლით. მათ მნიშვნელოვანი როლი ითამაშეს საქართველოს, კერძოდ კი ქუთაისის ისტორიის, ეკონომიურ და კულტურულ ცხოვრებაში. აქვე მოტანილია წერილობითი თუ საარქივო მასალები ქუთაისში არსებულ ძველ ხიდებზე.

ნაშრომი განკუთვნილია ქუთაისის ისტორიით დაინტერესებულ სპეციალისტთა და მკითხველთა წრისათვის.

რედაქტორი

ისტორიის დოქტორი, ქუთაისის ცენტრალური არქივის
დირექტორი მერაბ კეზეშელაშვილი

რეცენზენტები:

ისტორიის დოქტორი, ასოც. პროფ. ელდარ თაყაიშვილი

ისტორიის მეცნიერებათა დოქტორი,
ასოც. პროფ. ევგენი ბლიაძე

ისტორიის დოქტორი, პროფ. სულხან კუპრაშვილი

შესავალი

პირველყოფილ ადამიანს ძალიან ძნელ პირობებში უხდებოდა არსებობა. მაშინ, მას სჭირდებოდა ერთი ადგილიდან მეორე ადგილას გადასვლა საარსებო საშუალებათა მოსაპოვებლად. გარდაუვალი მდინარეები და მთები ზღუდავდა პირველყოფილი ადამიანის ცხოვრებას. ამისთვის მას დასჭირდა გადასასვლელი საშუალებების გამოყენება.

ხიდების პირველყოფილ, ასე ვთქვათ, ბუნებრივ სახეს წარმოადგენდა ქარისაგან ნაქცეული ხეები, რომლებიც გადაკიდებული იყო მდინარის პირას ერთი ნაპირიდან მეორე ნაპირზე.

ეს გამოიყენა პირველყოფილმა ადამიანმა, მან ნაქცია ხე მდინარის პერპენდიკულარულად და შემდეგ კი მოჭრილი და გათლილი მსხვილი ხე გადვა მდინარეზე, როგორც ხის კოჭი. ხიდების განვითარებაზე დიდი გავლენა მოახდინა ქალაქების აღმშენებლობამ, სამხედრო მოძრაობამ და ომებმა, რომლებისთვისაც საჭირო იყო ჯარებისა და სათანადო მასალების სწრაფი გადაადგილება ერთი ადგილიდან მეორე ადგილას. პირველყოფილი ხიდების ნაშთები შემორჩენილია კავკასიაში, კერძოდ კი საქართველოშიც. მაგალითად ავილოთ დაკიდებული ხიდები, რომლებსაც ჩვენში

ბონდის ხიდს ეძახიან. ისინი ორივე სანაპიროზე სვეტების (ბოძების) დასობით კეთდება, რომლებზედაც გაჭიმავენ თოკებს, მავთულებს და ა.შ. მასზე კი დებენ სასიარულოდ ფიცრებს, ტოტებს და გადადიან მეორე მხარეს. ჩვენში ასევე გავრცელებული იყო კავკასიური ხიდი, რომელშიც გამოყენებულია მავთულის (გვარლის) მაგვარად შეგრეხილი ვაზი, სავალი ნაწილი კი წარმოადგენს ხის კოჭს, რომელიც დამაგრებულია და გადამებულია დასაყრდენების ქვეკოჭებზე. კოჭი და კოჭები კი უშუალოდ ეყრდნობა ნაპირზე დაყრილ და დალაგებულ ქვებზე.

ისტორია მოგვითხრობს აგრეთვე, ეგრეთ წოდებულ მცურავი ხიდების განვითარების ამბავს. ასეთი ხიდები მცურავ, ფსკერიან ყუთებზე (ელიფსის ფორმის პონტონები, ნავეები) არსებობდა მდინარე ევფრატზე ბაბილონში 2000 წლის წინ ჩვენს წელთაღრიცხვამდე. ჰეროდოტეს გადმოცემით, ზოგი მათგანი აშენებული იყო აგურის დასაყრდენებზე და ამ დასაყრდენების ასაშენებლად მიმართეს თურმე მდინარის გადახვევას – გადაგდებას სხვა მიმართულებით, რადგანაც წყლისაგან დასაცავ გადალობვას, ჩასაშვებ ქვებს მაშინ არ იცნობდნენ და ეს ტექნიკური საშუალებები განვითარდა უფრო გვიან. ასეთი ხიდები აუშენებიათ ჰელესპონტზე დარიოს I ჯარის გადასაყვანად ჩვენს წელთაღრიცხვამდე, ასევე ქსერქსესთვის, რათა შეჭრილიყო საბერძნეთში.

ძველ რომში შენდებოდა ხის და ქვის ხიდები. მაგალითად, გალებთან ომის დროს აუშენებიათ ხის ხიდე-

ბი ორლენში, პუატიეში და პარიზში. გაიუს იულიუს კეისარს აუგია ხიდი მდინარე რეინზე.

დღემდე არსებობს ძველი ხიდის ნათშები, რომლებიც იმპერატორ ტრაიანეს დროს 103 წელს აუშენებიათ.

ძველი ხიდების დიდი ნაწილი, რომელიც არსებობდა იტალიაში, დღესაც არ კარგავს თავის ტექნიკურ მნიშვნელობას. ხიდების აღმშენებლობის განვითარებას ჩვენ ვხედავთ ბიზანტიის იმპერიაში. ასევე განვითარდა მათი მშენებლობა სპარსეთის იმპერიაში. მაგალითად, საინტერესოა XII საუკუნეში აშენებული ე. წ. „ქალწულის ხიდი“ თეირანის მახლობლად, რომლის უდიდესი მალი უდრის დაახლოებით 23, 50 მეტრს.

საშუალო საუკუნეებში ხიდები კიდევ უფრო განვითარდა, უმთავრესად საფრანგეთში, იტალიაში, ინგლისში და ესპანეთში. საფრანგეთის ხიდებიდან ცნობილია ალშის ხიდი, მდინარე ტარნაზე, აშენებული 1035 წელს.

ამ ხიდის თაღები გოტიურია, რაც გადმოღებულია აღმოსავლეთიდან და რამაც დიდი გავრცელება პოვა დასავლეთში ჯვაროსანთა ომების შემდეგ. საყრდენების სიგანე აქ არის 5,5-6,7 მეტრამდე, მალის სიდიდე 10-15 მეტრამდე და ხიდის სიგანე 4,4 მეტრი. საყრდენების თავზე, ხიდში, არის სიცარიელე, რომლებიც გამოყენებული იყო სანყოფემად, სავაჭროებად და მცხოვრებლებისათვის, რომლებიც აქვე ხიდზე კომკი ცხოვრობდნენ.

XVIII საუკუნეში ძალიან განვითარდა ხის ხიდების მშენებლობა რუსეთში. მაგალითად, იმ დროს მეცნიერებათა აკადემიის მექანიკოსმა ივანე კულუბინმა შეადგინა ერთმალისანი თაღოვანი ხიდის პროექტი მდინარე ნევაზე პეტერბურგში. კულუბინმა პროექტის დასამტკიცებლად მოაწყო მოდელი ხიდის ნატურალური სიდიდის $1 / 10$ მასშტაბში და მოახდინა, სხვათა შორის, ლეონარდ ეილერის თანდასწრებით, მისი გამოცდა შესაფერის ტვირთის ქვეშ. ეილერმა სწორად მიიჩნია და მოიწონა კულუბინის გაანგარიშება.

XIX საუკუნის დასაწყისში, ხის ხიდების განვითარებამ მიაღწია უმაღლეს წერტილს. თითქმის ყველგან შემოღებული იქნა თაღოვანი ხის ხიდები. თაღოვანი ხიდების აგების სიძნელემ გამოიწვია უკეთესი კონსტრუქციების კვლევა-შესწავლა. ამ მიზნით ჯერ ინჟინერმა ლონგმა და შემდეგ გაუმ (ჰაუმ) მოგვცა ხის ნამნების (ფერმების) უკეთესი კონსტრუქციები, რომელიც დღეს ცნობილია გაუს (ჰაუს) ნამნის (ფერმის) სახით. ასეთი ხიდი აშენებული იქნა მდინარე მასტაზე 1844 წელს. იგი დაიწვა 1869 წელს.

XIX საუკუნის პირველი მესამედიდან მთელ მსოფლიოში განვითარდა რკინისგზების აღმშენებლობა, რამაც მოითხოვა ქვის, რკინა-ბეტონის და ლითონის ხიდების აღმშენებლობა.

რკინა-ბეტონის ხიდები წარმოიშვა XIX ს. 70-იანი წლების დასაწყისში. პირველი რკინა-ბეტონის ხიდი აშენებული იქნა მონიეს მიერ 1873 წელს.

რკინა-ბეტონი, როგორც სააღმშენებლო მასალა,

საშუალებას იძლევა აგებული იქნეს მრავალფეროვანი კონსტრუქციები ხიდებში. ძალიან დიდი სიგრძის რკინა-ბეტონის ხიდები ფართოდ განვითარდა მეოცე საუკუნეშიც.

ლითონის ხიდები წარმოადგენდნენ ხიდების აღმშენებლობის უაღრესად განვითარებულ სახეს. XX საუკუნე ასევე ცნობილია ლითონის ხიდების მშენებლობით.

მაღალხარისხოვანი ფოლადის ხიდები, უაღრესად ვითარდებიან ამერიკაში. ასეთი ფოლადი აიტანს მეტ ჭინთვებს კვეთის ფართის ერთეულზე და ამრიგად, ფოლადის ხიდი გამოდის გაცილებით მზატე, ვიდრე რკინის.

ლითონის ხიდების აღმშენებლობა დაიწყო ჯერ კიდევ XVII საუკუნეში, პირველი ლითონის (ფოლადის) ხიდები დაკიდებული სისტემისა აშენებულ იქნა XVII საუკუნის ჩინეთში. XIX საუკუნის დასაწყისში ინგლისში და ამერიკაში ააშენეს დაკიდებული ჯაჭვის ხიდები. პირველი დაკიდებული ხიდი ამერიკაში ააშენეს ფინლეის პროექტით 1796 წელს 22 მეტრის სიგრძით. 1814-1822 წლებში ლონდონში და მენეიში ააგეს ჯაჭვის ხიდები. მენეის ხიდის სიგრძე იყო 117 მეტრი და ჯაჭვის ამალლების ისარი უდრიდა 15, 25 მეტრს.

ყველა ეს ხიდები რენტაბელური ვერ გამოდგნენ და ადგილი ჰქონდა ხშირ კატასტროფებს.

1926 წელს დამთავრებული იქნა მდინარე დელა-ვარზე დაკიდებული ხიდი, რომლის მაღალი უდრის 533 მეტრს. 1932 წელს ნიუ-იორკში დამთავრდა ხიდის

მშენებლობა მდინარე ჰუძონზე (გუდზონზე), რომლის მალი უდრის 1066 მეტრს.

ყოფილ საბჭოთა კავშირში, ძალიან ვითარდებოდა რკინა-ბეტონის და ქვის (ბუნებრივი ქვისაგან, ხელოვნური ქვის და ბეტონის) ხიდები. ადგილობრივ გზებზე (და რკინისგზებზეც), რკინა-ბეტონის და ქვის ხიდებთან ერთად, ძალიან მნიშვნელოვანია ხის ხიდები. ლითონის ხიდებს აკეთებდნენ აუცილებელ შემთხვევაში, როდესაც გადახურვისთვის ძალიან დიდი სიგრძის მალეები ჭირდებოდათ, ანდა ქვა იმ ადგილებში არ მოიპოვებდა და ეკონომიკური გაანგარიშებისათვის და პირობების გათვალისწინებით, საყრდენების სიმრავლე ხიდის ღირებულებას არ გაადიდებდა.

ხიდები, როგორც საინჟინრო ნაგებობა, კაცობრიობის ისტორიაში ეკონომიკის და კულტურის განვითარების ყოველ საფეხურზე წარმოადგენს ტექნიკის განვითარებას და ტექნიკის მცოდნეობის ფოკუსს, სადაც ყველაზე უფრო განსახიერებულია და თავს იყრის ტექნიკის თეორიის და პრაქტიკის საფუძვლები.

თანამედროვე ხიდების სახეობანი მეტად მრავალფეროვანია, მათი კლასიფიკაცია შეიძლება სხვადასხვა თვალსაზრისით მოხდეს. დანიშნულების მიხედვით ძირითად სახეობას რკინიგზის და ავტოსაგზაო ხიდები წარმოადგენს. ზოგიერთ შემთხვევაში ხიდი ორივე სახის მოძრაობას ემსახურება და მას შეთავსებული ხიდი ეწოდება. ასეთ ხიდზე რკინიგზის და ავტობუსის სავალი ნაწილი შეიძლება მოეწყოს ან ერთ დონეზე, ან ერთიმეორის ზევით; უკანასკნელ შემთხვევაში ხი-

დი ორიარუსიანია. ცალკე სახეობას წარმოადგენს ქალაქის ხიდები. ისინი ძირითადად ავტოტრანსპორტს ემსახურება, მაგრამ ჩვეულებრივ ავტოსაგზაო ხიდებისაგან განსხვავებით, მათ უფრო მაღალი არქიტექტურული მოთხოვნები წაეყენებათ. გარდა ამისა, ქალაქის ხიდზე აუცილებელია სხვადასხვაგვარი კომუნიკაციური ქსელების გატარება (წყალსადენი, კანალიზაცია, ელექტროქსელი და ა.შ.), ესეც გარკვეულ დაღს ასვამს მის კონსტრუქციას, ცალკე ჯგუფად უნდა გამოიყოს საცალფეხო ხიდები, რომლებიც ჩვეულებრივ უფრო მარტივი კონსტრუქციით ხასიათდება.

რაც შეეხება გზებსა და ხიდებს საქართველოში, მცხოვრებთათვის ძველთაგანვე არსებითი, სასიცოცხლო მნიშვნელობა ჰქონდა. მართლაც მრავალრიცხოვანი ფაქტიური მასალისა და ზოგიერთი შემონახული, განსაკუთრებით დამახასიათებელი, ნიმუშების გაშუქებით ჩვენს თვალწინ იშლება ნათელი სურათი იმ მძლავრი და მოწესრიგებული საგზაო-სახიდო მეურნეობისა, რომელიც ფართოდ იყო განვითარებული საქართველოს ისტორიული ცხოვრების სხვადასხვა საფეხურზე.

ჩვენში მდინარეების უმრავლესობას ახასიათებს სწრაფი დინება, განსაზღვრულ პირობებში ისინი გაცოფებულ ნიაღვრებად გადაიქცევიან ხოლმე. ეს გარემოება მუდამ აძნელებდა და ართულებდა ხიდების შენებას და მათს შემდგომ მოვლას. ამას ადასტურებს ყოველ კუთხეში ჩვენს დრომდე შემორჩენილი რამდენიმე ათეული ქვის სახიდო ნაგებობა, რომლებსაც

ლამაზი გარეგნობა და მტკიცე კონსტრუქცია აქვთ. გარდა ამისა, საქართველოს თითქმის ყველა მდინარეზე გვხვდება წინათ მოქმედი მრავალი ქვის ხიდის ნანგრევები და ნარჩენები.

ზოგ ხიდს დიდი სამსახური გაუწევია ქართველი ერისთვის მის ისტორიულ ცხოვრებაში, მაგრამ შემდეგ, დროთა განმავლობაში, ისინი აღგვილან პირისაგან მიწისა. მათ შესახებ ცნობები გაგვაჩნია, როგორც არქეოლოგიური ისე წერილობითი სახის.

რადგან წარსულში ხიდები ქართველი ხალხის ცხოვრებაში მეტად თვალსაჩინო როლს ასრულებდნენ, საქართველოს ძველ მატერიალურ ძეგლთა მკვლევარებს არ შეუძლიათ გვერდი აუარონ მათ შესწავლას.

მართალია, დაგვიანებით, მაგრამ მაინც, უკანასკნელ დროს ერთგვარი გარდატეხა შეიმჩნევა ამ საკითხის გაშუქებაში. თანდათანობით ქვეყნდება საინტერესო გამოკვლევები თუ სტატიები, რომლებშიც გაშუქებულია ზოგიერთი აქამდე უცნობი სახიდე ნაგებობა.

ჩვენთვის საინტერესოა ცნობილი ქართველი ისტორიკოსის, აკადემიკოს ნ. ბერძენიშვილის აზრი საქართველოს ძველი ხიდების შესახებ. ის დიდ მნიშვნელობას ანიჭებდა ამ ხიდებს შესწავლას ქართველი ერის ისტორიის უფრო საფუძვლიანი გაგებისათვის.

„ხიდები საქართველოში მრავლად არის გადარჩენილი, წერს აკად. ნ. ბერძენიშვილი, — სხვადასხვა სახისანია, ეს ხიდები: ვიწრო და ფართო, ცალთაღიანი

და მრავალთადიანი, ადრინდელი და გვიანი, სამწუხაროდ, დღემდეც კი ეს ძეგლები სრულიად შეუსწავლელია, ამავე დროს მათი შედარებით, ისტორიულ-არქეოლოგიური შესწავლა მნიშვნელოვან შუქს შეიტანდა ჩვენი წარსულის ცოდნაში“ (ნ. ბერძენიშვილი, 1964: გვ. 293).

მართლაც, საქართველოს ისტორიის უფრო საფუძვლიანად გაგებისათვის საჭიროა ამ ქვეყნის გზებისა და მათზე განლაგებული ხიდების ზედმინევით შესწავლა.

საქართველოში, უფრო ადრეულ ხანაში, უმთავრესად გავრცელებული იყო ხის სახიდე გადასასვლელები, რაც განპირობებული იქნებოდა ადგილობრივი მშენებლობისთვის ხელსაყრელი მალალხარისხოვანი ხის მასალის დიდი მარაგით, მისი დამუშავების სიადვილითა და სიმარტივით. მაგრამ მათი ნარჩენები ჩვენამდე ვერ მოაღწევდნენ, რადგან მცირე გაძლები-სა არიან და უძველეს ხანაშივე განადგურდებოდნენ. თუმცა გამორიცხული არაა მათი ნაშთების შენახვა მიწის ფენებში.

ქართველებმა, ჯერ კიდევ უძველეს ხანაში, მიაგნეს პრაქტიკულად თალის იმ ყველაზე რაციონალურ ფორმას, რომელმაც საშუალება მისცა ხიდების აგებისას ძვირადღირებული, გულმოდგინედ გათლილი სწორი სოლისებრი ქვები კი არ გამოეყენებინათ, არამედ ეშენებინათ დაუმუშავებელი ფილების უთხელესი კამარები და თანაც ეშენებინათ ისე მკვრივად, რომ ეს ხიდები დღესაც მტკიცედ დგანან და განცვიფრებას

ინვევენ დამრეცი თალიანი გაბედული მოხაზულობით. სამნუხაროდ, მოგვიანებით, როცა საქართველოს უცხოელი დამპყრობნი შემოესივნენ და კულტურის საერთო დაქვეითების ხანა დადგა, სამშენებლო ხელოვნებიდან, როგორც ჩანს, გაქრა პარაბოლური თაღების მშენებლობის ჩვეულება და გვიანდელ ხიდებში უკვე ისრულ თაღებს იყენებდნენ.

ქართული ენა მდინარეზე გადასასვლელების აღსანიშნავად სხვადასხვა ტერმინებს იყენებს. ზოგადი სახელი „ხიდი“ ნიშნავს დიდი ზომის გადასასვლელს. პატარა, მცირე ზომის ხიდს ჰქვია „ბოგირი“, ხის მორს, გადებულს მდინარის ერთი ნაპირიდან მეორეზე, გათვალისწინებულს მხოლოდ ქვეითისათვის, ეწოდება „წანწალა“. კახეთში ამგვარი გადასასვლელის აღსანიშნავად გამოყენებულია „ცალური ბოგირი“, რაც ნიშნავს „ერთმაგ ბოგირს“. ხვიარა მცენარისაგან აგებულ დაკიდებულ ხიდს (გავრცელებულია უმთავრესად დასავლეთ საქართველოში) ჰქვია – „ბონდი“ (სულხან-საბა ორბელიანი, ქართული ლექსიკონი). ეს ტერმინები ზუსტად განსაზღვრავენ სახიდე ნაგებობის ყველა იმ ნაირსახეობას, რომლებსაც შორეული დროიდან იყენებდნენ საქართველოში.

ცნობები ძველი ხიდების შესახებ დაცულია არა მარტო ქართულ, არამედ უცხოურ წერილობით წყაროებში. ყველაზე ადრეული ცნობა, რომელიც ეხება, მცხეთის ხიდს, დაცულია ძველ ბერძენ ისტორიკოსთა – აპიანესა და დიონ კასიოსის ნაწარმოებებში. ძველი ბერძენი ისტორიკოსი სტრაბონი აღწერს თავის ცნო-

ბებში, რომ მდინარე რიონსა და ყვირილაზე 120-ზე მეტი ხიდი ყოფილა.

დავით აღმაშენებლის ანონიმი ავტორი ამ გამოჩენილი მეფის ცხოვრებისა და მოღვაწეობის აღწერისას ამბობს, რომ მეფე დავითმა „აღაშენნა რაოდენნი ხიდნი მდინარეთა სასტიკთა ზედა, რაოდენნი გზანი, საწყინოდ, სავალნი, ქვა-ფენილ ყვნა“ (ქართლის ცხოვრება, ტ. I, გვ. 220).

ხიდებს, როგორც კაცობრიობის, უფრო კონკრეტულად საქალაქო და სახელმწიფოებრივი განვითარების ერთ-ერთ ნიშანს თავისი ისტორია გააჩნია.

ძველ ისტორიულ საბუთებში ჩვენ არ გვხვდება ცნობები იმის შესახებ, რომ ქუთაისში სახიდე გადასასვლელი ყოფილიყო, მაგრამ უნდა ვიფიქროთ, რომ ქალაქის არსებობის ხანგრძლივ მანძილზე აქ უთუოდ იქნებოდა ხიდი. თავისთავად ქალაქში მცხოვრებლებს დასჭირდებოდათ რიონის ერთი ნაპირიდან მეორეზე გადასვლა.

უმარტივეს ხისა თუ ქვის ხიდებს ადამიანები საზოგადოებრივი განვითარების თითქმის ყველა ეტაპზე აშენებდნენ. ყოფილ საბჭოთა კავშირში პირველი ქვის ხიდები საქართველოსა, სომხეთსა და შუა აზიაში აშენდა. ძველინელთალრიცხვის I საუკუნეში ისტორიკოსისა და გეოგრაფის სტრაბონის ცნობით (I საუკუნე), მდინარე ყვირილასა და რიონზე 120 ხიდი ყოფილა. რა თქმა უნდა, ეს იყო ხის ხიდები. ისევე როგორც პომპეუსის შემოსვლისას ქართლში, მეფე

არტაგმა დაწვა ხის ხიდი, რათა რომაელებს ზედ არ გაეცლოთ.

პირველი ცნობა ქუთაისში ქვის ხიდის აგებისა განეკუთვნება VIII საუკუნის 20-იან წლებს და ესაა მდინარე რიონზე აგებული ქვის ხიდი.

ზოგიერთი მკვლევარის აზრით, ზემოაღნიშნული ხიდი თითქმის აწინდელი „ჯაჭვის ხიდის“ ადგილას მდებარეობდა. ამ შეხედულების ავტორები, უთუოდ ეყრდნობიან დიუბუას იმ ცნობას, სადაც იგი ამბობს: „ახალი ხიდი (ლაპარაკია იმ ხიდზე, სადაც აწინდელი „ჯაჭვის ხიდი“), ძველ ბოძებზეა აშენებული“. დიუბუა მეტად საყურადღებო ცნობებს გვანვდის იმავე მიდამოებში არსებულ კიდევ უფრო უძველესი ორი ხიდის შესახებაც, იგი ამ ხიდის შესახებ, რომელიც აწინდელი „ჯაჭვის ხიდის“ ზემოთ მდებარეობდა (იხ. მის მიერ შედგენილ ქუთაისის გეგმაზე. №33), წერს: ეს არის „მეორე ხიდის ნაწილი, რომელიც მთავრდება სწორედ ციხე-სიმაგრისაკენ მიმავალ გზასთან“. მის ზემოთ არსებული ხიდის (იხ. გეგმაზე №32) შესახებ კი აღნიშნავს: „მარცხენა ნაპირას მოჩანს ქვიდან გაკეთებული ხიდის ნაშთი“. დიუბუას ზემოთ აღნიშნული ცნობების სისწორე დასახელებულ მიდამოებში სანაპიროს მშენებლობის დროს უძველესი ხიდების ნაშთების აღმოჩენამაც დაადასტურა. ასე რომ, ეს უკანასკნელი ორი ხიდი უფრო ძველია, ვიდრე ის ხიდი, რომლის საფუძველზედაც აწინდელი „ჯაჭვის ხიდი“ იქნა აგებული (ვ. ჩაკვეტაძე, 1960 : 85).

გარდა ამისა, სხვა არგუმენტებთან ერთად, თუ მივიღებთ მხედველობაში იმასაც, რომ „ჯაჭვის ხიდის“ ზემოთ აგებული ხიდი ციხე-სიმაგრისაკენ მიმავალ გზას უერთდებოდა, ცხადია, სათანადო საფუძველი გვაქვს აღვნიშნოთ, რომ ეს უნდა იყოს ის ხიდი, რომელიც VIII ს. დასასრულს ქვის ბურჯებზე აშენდა ქუთაისში.

აღნიშნული ხიდის აგებამ კიდევ უფრო გაზარდა მდ. რიონის მარცხენა მხარეზე მცხოვრები ქალაქის მოსახლეობისათვის ქუთაისის ციხე-სიმაგრის მნიშვნელობა. ამიერიდან მათ საშუალება მიეცათ საჭირო შემთხვევაში შეუფერხებლად დაკავშირებოდნენ ციხე-სიმაგრეს, ხოლო ეს უკანასკნელი როგორც ქალაქის ორივე ნაწილის მოსახლეობისა და მათი ქონების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის თავისი დროის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი საშუალება, გარკვეულ როლს ასრულებდა ქუთაისის შემდგომი ზრდა-განვითარების საქმეში (იქვე: 86).

ამას გარდა ქუთაისში ქვის ხიდის შესახებ საუბრობენ XVII საუკუნეში ჩვენს ქალაქში მყოფი რუსი ელჩები — ტოლოჩანოვი და იევლიევი.

ქუთაისში ქვის ხიდი ერთ-ერთმა პირველმა აღწერა 1770-1772 წწ. აქ მყოფმა რუსეთის მეცნიერებათა აკადემიის წევრმა გერმანელმა ი. გიულდენშტედტმა, რომლის აღწერაში ნათქვამია: „აბანოს ქვემოთ ნაპირზე არის 80 ნაბიჯი სიგრძისა და 8 ნაბიჯი სიგანის ხიდი. ორივე ნაპირზე არის ორი თალი, რომლებიც მდინარეში აღწევენ 25 ნაბიჯამდე და შეერთებული

არიან 30 ნაბიჯის სიგრძის ხის ხიდით (გიულდენ-შტედტი, 1962:125).

აღნიშნული ზომები მთლიანად შეესაბამება ხიდის არსებულ გამოსახულებას: 1853 წლის „კავკასიის კალენდარში“ მოყვანილია ქუთაისის ხიდის უფრო ზუსტი ზომები. მასში ვკითხულობთ: „ძველი ხიდი ჯერ კიდევ იმერთა მეფეებს აუგიათ; იგი ქალაქის ძველ უბანს აკავშირებს ახალთან და აქვს ერთი 12 საჟენიანი (25, 6 მ.) მთავარი თალი და ოთხი პატარა თალი“ (Кавказский календарь, 1853:123 მსჯელობისათვის ნ. კვეზერელი-კოპაძე, 1972:85).

1851 წ. „კავკასიის კალენდარში“ ქუთაისის ხიდის შესახებ ნათქვამია: „ქუთაისის რიონი ჰყოფს მთიან და დაბლობ ნაწილად. ახალი უბანი ძველს უკავშირდება ქვის ხიდით, რომელიც მეფე ლეონს აუგია ქრისტეს აქეთ 792 წელს და არაერთხელ დანგრეულა ისევე როგორც ქალაქი“ (იქვე).

ერთ რუსულ ტექნიკურ ჟურნალში (1866 წ.) ვკითხულობთ: მდ. რიონზე არსებობს ძველი ქვის ხიდი, ცნობილი არქიელის ხიდად (კვეზერელი-კოპაძე, 1972:85). იგი აკავშირებდა ძველ ქალაქს ახალთან და შედგებოდა ერთი მთავარი რკალისებრი ხის კამარი-საგან. 12 საჟ. ნაჩვრეტი და 4 მცირე ქვის თალისაგან.

1859 წ. ხის კამარა დაღპა, ჩაინგრა და ახლა დგას მხოლოდ, ნახევრად დანგრეული ბურჯები, მათი მონყობილი მცირე „კამარებით“.

როგორც ჩანს, იმხანად ხის მთავარი კამარა მწყობრიდან გამოსული ყოფილა.

ამრიგად, ქუთაისის ძველი ხიდი აგებული იყო მეფე ლეონის (ლეონ II-ის — ვ. ნ.) მიერ VIII ს. ბოლოს. შესაძლებელია, მან XIX დასაწყისამდე მოაღწია პირვანდელი სახით, მუდმივი შეკეთებისა და კარგი მოვლის საშუალებით. იმასაც ვიტყვით, რომ შუა ხის მალი იყო ჩვეულებრივი კონსტრუქციისა, რომელსაც იყენებდნენ ქვეყნის თავდასაცავად, მტრისთვის გზის გადასაღობად. ეს იყო ხის კოჭოვანი გადახურვა (იქვე: 87).

უნდა ვივარაუდოთ, რომ VIII საუკუნემდელ ქუთაისში მუდმივი ხიდის აგებამდე მოსახლეობა მდინარეზე გადასასვლელად ნაევებსა და ბორნებს იყენებდა.

მსოფლიოს უმეტესი ქალაქი მდინარის პირასაა გაშენებული. ხშირად კი ბევრ ქალაქს შუაზე ჩაუდის მდინარე და ხიდების საშუალებით ერთ მთლიანობაში აღიქმება. ხიდები არა მარტო კომუნიკაციის საშუალებანია, არამედ ქალაქის იერსახეს ქმნიან. ასევეა ჩვენი საყვარელი ქალაქი ქუთაისი, რომელსაც საოცრად უხდება ხიდები, პოეტური ჟღერადობის სახელებით „ჯაჭვის ხიდი“, „თეთრი ხიდი“, „წითელი ხიდი“, „ოლასკურას ხიდი“ და ა.შ. სწორედ ამ ნაშრომში მოვუყარეთ თავი მასალებს ყველა არსებულ ხიდებზე და გვინდა გავაცნოთ ქუთაისზე შეყვარებულ თანაქალაქელებს მათი ისტორია, როგორ შეიქმნა და შეეთვისა (შეერწყა) ეს სახელები (ხიდებისა) ქუთაისს, რომელთა არსებობის გარეშე წარმოუდგენელია ეს ქალაქი.

წინამდებარე ნაშრომს საკითხის სრულყოფილად და ყოველმხრივ გაშუქების პრეტენზია არა აქვს, მაგ-

რამ ვიმედოვნებთ იგი მცირედით მაინც შეავსებს ამ საკითხის შესწავლაში არსებულ ხარვეზს.

ნაშრომზე მუშაობისას თავის დროზე ბევრმა პიროვნებამ აღმოგვიჩინა დამხარება, რისთვისაც მათ მადლობას მოვახსენებთ. ესენია: ქუთაისის ცენტრალური არქივის დირექტორი ბ-ნი მერაბ კეზევაძე და არქივის თანამშრომლები: ქალბატონები ი. ელიავა, თ. ქათამაძე და თ. ბერეკაშვილი. ქუთაისის სახელმწიფო ისტორიული მუზეუმის დირექტორი ბ-ნი ო. ლანჩავა და ხელნაწერთა განყოფილების გამგე, ქ-ნი ციციწო მუმლაძე. ასევე მუზეუმის ადამიანური რესურსებისა და საზოგადოებასთან ურთიერთობის განყოფილების უფროსი ქ-ნ ნ. ქარციძე. ქუთაისის საჯარო ბიბლიოთეკის ბიბლიოგრაფიისა და პერიოდიკის თანამშრომლები.

ავტორი მადლიერების გრძნობით მიიღებს ობიექტურ კრიტიკას და შენიშვნებს, გაითვალისწინებს მათ ამ საკითხზე შემდგომი მუშაობის პროცესში.

ბამოყენებული ლიტერატურა:

1. გ. ქარცივაძე, ზ. ცაგარელი, ხიდები, ნაწ. I, თბ. 1958 წელი.
2. დ. მშვენიერაძე, ხიდები, ნაწ. I, თბ. 1932 წ.
3. ნ. კვეზერელი – კობაძე, საქართველოს ძველი ხიდები, თბ. 1972 წ.

4. ნ. ბერძენიშვილი, საქართველოს ისტორიის საკითხები, ტ. I, თბ. 1964 წელი.

5. სულხან-საბა ორბელიანი, ქართული ლექსიკონი, თბ. 1966 წ.

6. დ. ჩხატარაიშვილი, სიყვარული გზად და ხიდად, გაზ. „ქუთაისი“, 28 აგვისტო, 1995 წელი.

7. ქართლის ცხოვრება, ტექსტი შედგენილი ს. ყაუხჩიშვილის რედაქტორობით, ტ. I. თბ, 1955 წელი.

თეთრი (ნიკოლოზის) ხიდი ქუთაისში

XIX საუკუნის 40-იან წლებში თანდათან დაიწყო ქალაქ ქუთაისის სამხრეთ-დასავლეთ მიმართულებით ზრდა, – რიონის მარჯვენა მხარეს მდებარე ვაკე-დაბლობის საცხოვრებლად გამოყენება. ამ ტერიტორიის განაშენიანება თავდაპირველად მეტად ნელა ხდებოდა. რადგან კავშირი ახალ ქუთაისთან არსებობდა ჯაჭვის ხიდზე შემოვლით. ამიტომ სამოსახლო მიწები აქ დაახლოებით ათჯერ უფრო იაფი ღირდა, ვიდრე ქალაქის ცენტრალურ უბნებში (ჯაოშვილი 1989:260) XIX ს. 50-იანი წლების დასაწყისში ქალაქის მარცხენა მხრიდან აქ გადმოინაცვლა სამხედრო ჰოსპიტალ-მა და ყაზარმებმა. ამასთან დაკავშირებით დაიწყო ხის ახალი ხიდის მშენებლობა, რომელიც მწყობრში ჩადგა 1851 წ. იგი თანამედროვე „თეთრი ხიდის“ ადგილას მდებარეობდა. მან გააუმჯობესა კავშირი ქალაქის ცენტრსა და ახლად ჩასახულ უბნებს შორის, რამაც გამოიწვია დასახლების შედარებით სწრაფი ზრდა მარჯვენა მხარის ვაკე ნაწილში. სამოსახლოებზე მოთხოვნილების გადიდებას თან მოჰყვა მიწის ფასის მკვეთრად აწევა, მაგრამ ეს გარემოება მაინცდამაინც ვერ აფერხებდა ახალ უბნების ზრდას განსაკუთრებით გამოცოცხლდნენ ისინი რეფორმის შემდგომ პე-

20

რიოდში, როცა აქ მკვიდრდებოდნენ ქალაქში ჩამოსახლებული ხელოსნები (იქვე: 261).

ქუთაისის სამშენებლო-საინჟინრო ნაგებობათა კულტურის ისტორიაში არაერთი შენობა-ნაგებობაა გამოჩენილი, მათ შორის თავისი კონსტრუქციით გამორჩეულია „თეთრი ხიდი“, რომელსაც წელს, აგებიდან 166 წელი უსრულდება.

უძველესი დროიდან ქალაქ ქუთაისს დიდი სავაჭრო მნიშვნელობა ჰქონდა. მასზე გადიოდა ტრანზიტი ევროპიდან აზიაში და პირიქით. XIX საუკუნის მეორე ნახევარში კიდევ უფრო გაიზარდა სამხედრო — იმერეთის გზის როლი, რომელიც თბილისს აკავშირებდა ფოთთან, ქუთაისის გავლით. ამიტომ მოხდა, რომ ამ პერიოდში გარკვეული სამუშაოები ჩატარდა გზებზე მიმოსვლის გასაუმჯობესებლად. ამასთან, აუცილებელი გახდა ქუთაისში მდ. რიონზე საიმედო ხიდის აგება. 1848 წელს რიონზე არსებული ხის ხიდი უკვე შესაცვლელი იყო, თუმცა ქუთაისლები მასზე განსაკუთრებულ მზრუნველობას იჩენდნენ (ა. კარბელაშვილი, 1983: გვ. 3).

დიუბუა მონპერეს გეგმაზე, როგორც ჯაოშვილთან და კვეზერელ-კოპაძესთანაა აღნიშნული, 1837 წლის დროინდელ ქალაქის გეგმაზე ვხედავთ, რომ წითელი ხიდის სამხრეთით მდინარე რიონზე დატანილია ხიდის კონტურები, რომელსაც აწერია, რომ იგი საპროექტო ხიდია და არა — არსებული. ეს ადგილი შეესაბამება დღევანდელი წერეთლის ქუჩის (ქალაქის მარცხენა

მხარეზე) და ჰოსპიტლის ქუჩის (ქალაქის მარჯვენა მხარეზე) ერთმანეთთან დაკავშირებულ ტრასას (შ. ლომთაძე, თეთრი ხიდი, 1964:3).

ამ მადლიან მოაზროვნეს, მეტად შორს განუჭვრეტია და სწორად შეურჩევია მომავალი ხიდის მშენებლობის ადგილი. მისი აზრით, ხიდი ისეთ ადგილას გაკეთდებოდა, რომ ქალაქის არცერთ კვარტალს არ დაამახინჯებდა, სწორედ და აზრიანად გადანწყვეტდა მომავალი ქალაქის მაგისტრალების განლაგებას. იმ ღვთიან-მადლიანისთვის რომ დაეჯერებინათ, რამდენ ზედმეტ შრომას, ხარჯებსა და ნგრევას ააცდენდა მომავალ ქალაქს (იქვე), მაგრამ მისთვის განკუთვნილი ადგილებიდან ხიდი ამოუჩოჩებიათ ზემოთ – ჯაჭვის ხიდისაკენ და აიგო იქ, სადაც დგას... თეთრი ხიდის (ცხადია, არა ამ სახით) აგება განაპირობა იმან, რომ XIX საუკუნის შუა წლებში იმ დროისათვის დიდი მასშტაბის მშენებლობა წარიმართა, როგორც მდინარე რიონის მარცხენა ნაპირის ძველი ქალაქის ფარგლებში, ასევე მდ. რიონის მარჯვენა მხრის დაბლობ ადგილებში (იქვე).

მათ შორის მოხერხებული კავშირისათვის ჯაჭვის ხიდი, რომელიც მთის ძირზე იყო მიყრდნობილი, ვერ აკმაყოფილებდა ახალ მოთხოვნილებებს, რის გამოც სწორედ 1850 წელს იწყება ახალი, საკმაოდ დიდი – სამმალიანი ხიდის მშენებლობა მდ. რიონზე – ყოფილი სამეფო რეზიდენციის – ოქროს ჩარდახის კომპლექსის მოსაზღვრეთ. ხიდის მშენებლობა, რომელიც წარმო-

ადგენდა მდინარეში ამოყვანილ ქვის ორ საყრდენზე გადადებულ ხის სამმალიან თაღოვან კონსტრუქციას – ხისავე მოაჯირითა და სავალი ნაწილით. დამთავრებულ იქნა და ექსპლოატაციაში გავიდა 1852 წელს (შ. ლომთაძე, 1964: გვ. 3).

ამ ახალ ხიდს, რომელიც იმდროინდელი ქუთაისისთვის მნიშვნელოვან მოვლენას წარმოადგენდა, უწოდეს „ნიკოლოზის“ ხიდი მეფის ნიკოლოზ პირველის პატივსაცემად, ხიდი თავისი გაბედული კონსტრუქციითა და გაბარიტებით სრულიად აკმაყოფილებდა იმდროინდელი ყველა სახის ტრანსპორტის მოთხოვნებსა და ხალხის ნორმალურ მოძრაობას (იქვე).

ხიდის მშენებლობა დაწყებულა 1850 წელს სამხედრო ინჟინერ-მშენებლის ვიტტეს პროექტის მიხედვით. პროექტის მიხედვით, როგორც აღვნიშნეთ ხიდი წარმოადგენდა ქვის ბურჯებზე ამოყვანილ ხის სამმალიან თაღოვან ხიდს. იგი შეუღლებიათ თეთრად და აქედან მოყოლებული ხიდს უწოდეს „თეთრი ხიდი“ ანუ მეორენაირად „თეთრი (ნიკოლოზის) ხიდი ქუთაისში“. ხიდის მარჯვენა სანაპიროს სამხრეთ მხარეს ფუნქციონირებდა საბაჟო პუნქტი, სადაც ვაჭრები და გლეხები ხიდით სარგებლობისათვის გარკვეულ თანხას იხდიდნენ.

ამ ახალი ხიდის გახსნაზე ბევრი ლოცვა-კურთხევა თქმულა, დიდი ხნის დღეგრძელობაც უსურვებიათ მისთვის, ზარების რეკვით გაუგებნებიათ ხალხისთვის, რომ საუკუნის ძეგლი დაიდგა და ქუთათურთა

სანუკვარი ოცნება, უშიშრად ევლო ხიდზე, სინამდვილედ იქცა... მაგრამ, სამნუხაროდ, 1859-1860 წლებში მდინარე რიონის არნახული აზვირთება ისე როგორც ქუთაისის სხვა ხიდებისთვის „ნიკოლაევსკი ხიდისთვისაც“ საბედისწერო აღმოჩნდა და 1860 წლის დასაწყისში, ქედმოხრილი და წელგანწყვეტილი ჩაყუდებულა მდინარე რიონის მონავარდე ტალღებში (იქვე).

წყალდიდობის შედეგად უპირველესად ჩამოინგრა მარჯვენა სანაპიროს თალი, ხოლო დანარჩენი, სრულიად დეფორმირებული გახდა, თუმცა ერთბაშად არ ჩანყვეტილა. ხიდის კონსტრუქციის დაშლის საზარელმა ხმამ გარკვეულ დროს გასტანა და ამ დრომ უშველა ხიდზე მიმავალ ბედილბლიან ზოგიერთ ქუთათურს, რომ ხიდიდან გადაესწროთ და მდინარეს არ წაეღო ხიდის ნარჩენებთან ერთად, როგორც ეს ჯაჭვის ხიდზე მიმავალ ქუთათურებს ხვდათ წილად მისი ჩანყვეტის მომენტში (ლომთაძე, იქვე).

აღნიშნულ მოვლენას დიდად შეუშფოთებია ქალაქის ხელმძღვანელობა და დაუწყიათ ზრუნვა მისი აღდგენისათვის, მაგრამ მაშინდელი ქალაქის ფინანსური შესაძლებლობები ამის საშუალებას ნაკლებად იძლეოდა ეს ხომ ჯაჭვის ხიდის მსგავსი – ერთმალისანი მოკლე ხიდი არ იყო, რომ ისევ საფრანგეთისაკენ გაეშვირათ ხელი და მიეღოთ ლითონის ფერმები...

როგორც ბატონი შოთა ლომთაძე მოგვითხრობს, 1870-იანი წლებისთვის მოხერხდა ხიდის აღდგენის პროექტისა და ხარჯთაღრიცხვის შედგენა. მისი ავტორი იყო ვინმე ინჟინერი ზეზელმანი, ხელმძღვანე-

ლი და თანაავტორი პერეპი. ისინი პროექტზე თანდართულ განმარტებით ბარათში აღნიშნავენ, რომ გათვალისწინებულია ხიდი გაკეთდეს ლითონის, კოჭოვანი, საყრდენ-გამბრჯენიანი სისტემის ფერმებით, იმ ანგარიშით, რომ გამოყენებული იქნას ძველი თაღოვანი დანგრეული ხის ხიდის დარჩენილი ქვის ბურჯები (საყრდენები). დაპროექტებული ხიდი შედგებოდა სამი მაღლისაგან, სიგრძით თითოეული 13,5 საუნი (29 მეტრამდე) ხიდის საერთო სიგრძე 300 ფუტი (91, 5 მეტრამდე), ხოლო სავალი ნაწილის სიგრძე 3 საუნი 6 მეტრზე მეტი.

მეტად საინტერესო მასალაა დაცული ქუთაისის ისტორიულ არქივში იმის შესახებ, თუ რა გზით და რა ხერხით უნდა გაკეთებულიყო, უფრო ზუსტად, აღდგენილიყო ხიდი (ლომთაძე, იქვე).

1871 წლის 7 მარტით (№ 1920) დათარიღებული, სამოქალაქო ინჟინრის ზეზელმანის მოხსენებითი ბარათი – ქუთაისის სამხედრო გუბერნატორისადმი გვაუწყებს, რომ ამავე წლის 2 მარტს კავკასიაში მეფის ნაცვლის სახელზე ხიდის აგების ნებართვის შესახებ გაგზავნილი შუამდგომლობა, დაბრუნებულია უკანვე შემდეგი მითითებებით: სასწრაფოდ დადებულიყო ხელშეკრულება სამოქალაქო ინჟინერ ზეზელმანთან და მასვე ენარმოებინა ხიდის მშენებლობის სამუშაოები.

ხიდის ხარჯების გარკვეული ნაწილის დასაფარავად ესესხებიათ ქ. ფოთის სარეზერვო კაპიტალის ნაწილი, თანხით (19, 814) ათასი მანეთი, რომელიც უნ-

და გაესტუმრებიათ 4 წლის განმავლობაში, წლიური 6 პროცენტი დანამატის გადახდით (ქ. ც.ა.ფ.108. ს. 14. ფ. 24).

ქალაქის მესვეურთ უნდა მოეხერხებინათ, რომ 6,200 მანეთი გადაეხურდავებინა ოქროს ფულზე, რათა გაესტუმრებიათ საზღვარგარეთ დაკვეთილი ლითონის ფერმების გასაკეთებელი ღირებულება.

თავის დროზე წარედგინათ დებულება დასამტკიცებლად იმის შესახებ, თუ როგორი ბაჟი დაეწესებინათ ხიდზე გადასვლისთვის ან დაეწესებინათ სახე და რაოდენობა იმ თანხის შეგროვებისა, რასაც ქუთაისის ქალაქის საზოგადოება იკისრებდა. (იქვე)

არის მოსაზრება იმის შესახებაც, რომ ამ საქმეში აქტიური მონაწილეობა მიიღო ჩვენმა სასიქადულო მამულიშვილმა და საზოგადო მოღვაწემ ნიკო ნიკოლაძემ.

ნიკო ნიკოლაძის სახლ-მუზეუმის დირექტორის ლია ბიბილეიშვილის ხელთ არსებული სავარაუდო ინფორმაციით, თეთრი ხიდი ეიფელის პროექტითაა აგებული, რომელშიც დიდი წვლილი ნ. ნიკოლაძეს მიუძღვის. მისი თქმით: ნიკო ნიკოლაძეს ძალიან ახლო ურთიერთობა ჰქონდა ფრანგ ბიზნესმენებთან, მთლიანად ფრანგულ საზოგადოებასთან, ის იცნობდა ფრანგ ინჟინერ ეიფელს და თითქოს მან ჩამოიტანა „ეიფელის კოშკის“ ყელის კონსტრუქცია მომავალი ხიდის ასაგებად, რომელიც შემდეგ გრ. ორბელიანის დახმარებით დაამონტაჟეს ქუთაისში, – ამბობს ქალბატონი ლია ბიბილეიშვილი (თ. ზიბზიბაძე, 2006:11).

უნდა ვთქვათ, რომ არანაირ საარქივო დოკუმენტში თეთრი ხიდის პროექტის ამგვარი წარმომავლობა არ ფიქსირდება (რაც შეეხება იმდროინდელ მთავარმართებელს გრიგოლ ორბელიანს, მის სახელს „წითელი ხიდის“ მშენებლობას უკავშირებენ). სამაგიეროდ, როგორც მოგახსენეთ, მეტად საინტერესო მასალაა დაცული ქუთაისის ცენტრალურ არქივში იმის შესახებ, თუ რა გზით და რა ხერხებით უნდა გაკეთებულიყო თუ აღდგენილიყო თეთრი ხიდი.

ერთ-ერთი საარქივო დოკუმენტის თანახმად, ქუთაისის სამხედრო გუბერნატორ ლევაშოვს აცნობეს, რომ მეფისნაცვალმა დაამტკიცა პროექტი და ხარჯთაღრიცხვა თანხით – 24, 198 მანეთი და 55 კაპ.

როგორც „წითელი ხიდის“ ასაგებად, ასევე „ნიკოლაევსკი“ (თეთრი) ხიდის აღდგენისთვის, ლითონის ფერმები საზღვარგარეთ დაუმზადებიათ. ამ ხიდზე გადასასვლელი ბაჟი საგრძნობლად გაზარდეს, დოკუმენტშიც ეს ფაქტი ასე ხაზგასმითაა მოხსენიებული. ხიდის აგება ძვირი ჯდება. თეთრ ხიდზე მიმოსვლა არც მანამდე იყო უბაჟო. ჩვეულებრივი ბაჟის გადასახდევენებლად ხის კიოსკი ჯერ კიდევ იმ დროიდან არსებობდა, როცა ხის ხიდი პირველად ქვის ბურჯებზე აშენდა 1850-1852 წწ. (აღნიშნული კიოსკი იდგა ხიდის მარჯვენა ნაპირის სამხრეთ მხარეს, სადაც ამჟამად სასაუზმეა რიონზე გადაშვებული აივნით).

გოდერძი და პეტრე ვაჭრიძეების რედაქტორობით გამოცემულ ისააკ ივანეს ძე პურადაშვილის

მოგონებებში ერთი ადგილი თეთრ ხიდს ეძღვნება. პურადაშვილი იგონებს თეთრი ხიდისა და იქ მდგომი საბაჟო კიოსკის შესახებ, მისი მოგონებით თეთრი ხიდი ამოქმედდა 1873 წელს, რაც სიმართლეს არ შეეფერება. 1873 წელშიდ ნიკალაევსკის ხიდი (იგულისხმება „თეთრი ხიდი“ – ვ.წ.) ქუთაისში გათავდა და განანესეს გამომსვლელთაგან ბაჟი ვალის დასაკმაყოფილებლად. ფაეტონზედ 4 კაპ., ტვირთიან ურემზედ 4 კაპ., ხოლო ცარიელზედ – 2 კაპ., საპალნიან ცხენზედ შეჯდომილს კაცზედ – 2 კაპ., ხოლო ცარიელ ცხენზედ და აგრეთვე ოთხფეხ პირუტყვზედ თითო კაპიკი. და ეს ბაჟი დღესაც არსებობს ამ წესით. ეს ხიდები იცემა წელიწადში იჯარით 9-11-ათას მანეთამდე. ეს არის ქალაქის შემოსავალში მოყვანილი. ამ წელშიდ აღინერა ქუთაისშიდ კომერილია (ხალხთა აღრიცხვა). (გ. ვაჭრიძე, პ, ვაჭრიძე, 1995:109).

საინტერესოა ხიდზე გავლის პირობები, რომელიც ქალაქის გამგეობას შემოუღია 1896 წლისათვის, და თითქმის იგივე პირობები გაუმეორებია, როცა ქუთაისის თვითმმართველობამ პირველად მიიღო ხიდების იჯარით გაცემის წესი შემდეგი პირობით: 1) მე, მყიდველს მეძლევა უფლება ჩემს სასარგებლოდ გადავახდევინო ქალაქის ხიდის გადასვლისათვის შემდეგი სახის ნიხრით (ბაჟი), რომელიც უმაღლესად დამტკიცებულია კავკასიის მეფისნაცვლის ბრძანებით. სახელდობრ: ცხენზე, სახედარზე, ვინც მხედრად ითვლება 2 კაპიკი, რაც შებმულია ეტლად, ურემად, ომნიბუსი, ტარანტასი, ფურგონი, ტელეგა (საზიდა-

რი) და სხვა გადასატანი თუ გადასაზიდი საშუალება ყველას 2 კაპ. ხოლო ყველა ჩამოთვლილ საშუალებანი, რომლებიც ცარიელი გადაივლის 1 კაპიკი. (ქუთაისის ცენტრალური არქივი, ფონდი 108, საქ. 949, ფ.4).

გადასახადის გადახდისაგან თავისუფალია ხაზინის ტრანსპორტი, კურიერი, ფოსტა, ის საშუალებები, რომელთაც გადააქვთ ხაზინის ქონება და ისინი, ვინც ყოველდღიურად გადადენის წვრილფეხა საქონელს, მწყემსნი, ყველა ამათ უნდა ჰქონდეთ ქალაქის ხელისუფალთა მონმობა, რომ არ ეკუთვნით თანხის გაღება. 2) წყლის მატარებელთ, რომლებიც მიეშურებიან ქალაქში ცეცხლის ჩასაქრობად. 3) მოიჯარადემ ქალაქის ხაზინაში უნდა შეიტანოს ყოველი თვის 16-ში გადასახადი. თუ ის სამი დღის განმავლობაში გადააცილებს შესატანს, ის ჯარიმდება ქალაქის გამგეობის სასარგებლოდ, ყოველი დღისთვის 10 მანეთით. ხოლო 7 დღის გადაცილებისთვის ქალაქის გამგეობა უფლებას იტოვებს ჩამოართვას და გააუქმოს ხელშეკრულება. მოიჯარადე უსიტყვოდ ემორჩილება ქალაქის თვითმმართველობის დანესებულ ნიხრს. თუ იგი ვერ შეძლებს თანხის გადახდას ყოველთვიურად ქალაქის გამგეობა გამართავს საჯარო ვაჭრობას, თანხის მომატებით და ყველაფერი ეს ქალაქის სასარგებლოდ ხდება (ქ.ც.ა. ფონდი 108, საქ. 949, ფ. 4-6).

ლითონის ფერმებზე აღდგენილი ხიდი ექსპლოატაციაში გაუშვეს 1872 წელს. ხიდს ჰქონდა თავდაპირველად ხის, შემდეგ კი ლითონის მოაჯირი. ძირითადად საყრდენზე დააშენეს მცირე ზომის ოთხ-

კუთხა ქვის სვეტები, რომელზეც დადგეს ნავთის, ხოლო შემდგომში გაზის ფარნები, ღამით ხიდის გასანათებლად. ხიდის ლითონის ნაწილები, ისე როგორც მოაჯირი, ნაცვლად მანამდე გავრცელებული წითელი ფერისა, შეღებეს თეთრად, რის შედეგადაც ქუთათურებმა ახლად აღდგენილ ხიდს „თეთრი ხიდი“ უწოდეს.

ახალაშენებულ ხიდს პერიოდულად სჭირდებოდა რემონტი (შეკეთება), მართალია, ის რკინის იყო, მაგრამ მას ჰქონდა ხის მასალა გამოყენებული, სავალი ნაწილი თუ სხვა, რომელიც საჭიროებდა შეკეთებას თუ გამოცვლას, რაც დიდ თანხებთან იყო დაკავშირებული.

მას შემდეგ, რაც რუსეთის იმპერიაში მეფის ხელისუფლებამ დაიწყო რეფორმების გატარება და დიდ ქალაქებს მიეცათ თვითმმართველობის უფლებას. ამის შემდეგ ქალაქის ბიუჯეტს დაანვა მთელი რიგი სიმძიმეების, ამიტომ ქალაქმა ხიდების იჯარით გაცემა დაიწყო, რათა კერძო პირებს მოეგვარებინათ ხიდის შეკეთება – შეღებვა. როგორც საარქივო დოკუმენტები მოწმობენ 1879 წელს „თეთრი ხიდი“ შეუკეთებიათ. მის შესაკეთებლად დახარჯულა 2996 მანეთი (ქ.ც.ა, ფონდი 108. საქ. 297, ფურც. 57, მსჯელობისთვის, იხ. გ. მჭედლიძე, 2011 : 80).

ხიდის შენახვის ხარჯების შესამცირებლად როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ხშირად გასცემდნენ იჯარით. 1883 წ. დეკემბერში ქალაქის გამგეობამ დანიშნა ვაჭრობა, როგორც თეთრი ისე წითელი ხიდების ორი

ნლით იჯარით გაცემის შესახებ. საწყის თანხად გამოცხადებული იყო 10260 მან. (ქ.ც.ა, ფონდი 108, საქ. 462, ფურც 130, მსჯელობისთვის იხ. გ. მჭედლიძე, 80). ორივე ხიდი იჯარით აიღო პავლე სამსონის ძე გეგუჩაძემ 10830 მანეთად (იქვე, ფ. 17).

თეთრი ხიდი ასევე ორი წლის იჯარით გაიცა, 1898 წელს. იჯარით გაცემა კი ხდებოდა საჯაროდ. დაინიშნებოდა საყოველთაო ვაჭრობა. ქუთაისის ცენტრალური არქივის 108 ფონდში დაცულია დოკუმენტი, რომელშიც სასულიერო სასწავლებელი მიმართავს ქალაქის გამგეობას იმის შესახებ, რომ მის მოსწავლეებს არ გადაახდევინონ თანხა (ქ.ც.ა, ფონდი 108, საქ. 1732. ფ. 13) ხიდზე გადასვლისას.

ცუდი ამინდი აზიანებდა ხიდებს. ამიტომ მომდევნო პერიოდშიც შეკეთდა ნიკოლოზის (თეთრი) და მიხეილის (წითელი) ხიდები. ამ უკანასკნელის შეკეთებისთვის 1897 წელს დაიხარჯა 1170 მან. (ქ.ც.ა, ფონდი 108. საქ. 1587, ფ. 1).

1896 წელს ქუთაისის პოლიციის უფროსი მიმართავდა ქალაქის თავს, იმის შესახებ, რომ „ნიკოლოზის“ (თეთრი) ხიდი ცუდ მდგომარეობაშია და საფრთხეს უქმნის ქალაქში საზოგადოებრივ ნესრიგს. აქედან გამომდინარე ხიდი საჭიროებდა სასწრაფოდ შეკეთებას და თხოვდა თანხის გამოყოფას (იქვე, საქ. 1235, ფ. 1) ქალაქ ქუთაისის გამგეობამ ხიდის შესაკეთებლად 1896-1898 წლებში გამოყო 4145 მანეთი. სამუშაოთა წარმოება იჯარით აიღო სარდიონ აბზიანიძემ. ხიდზე საერთოდ აიკრძალა მიმოსვლა (მოძრაობა,

რაც განსაკუთრებით ანუხებდა სამხედრო უწყებას (რიონის მარჯვენა სანაპიროზე იდგა ორი პოლკი და ფუნქციონირებდა პოსპიტალი) შეკეთების დაწყების შემდეგ დარწმუნდნენ, რომ ხის საფენი უნდა შეეცვალათ რკინისა და ფოლადის კონსტრუქციებით. ისინი ჩამოიტანეს საზღვარგარეთიდან და გადაიხადეს 7519 მანეთი. სულ კი ხიდის შეკეთება 10877 მანეთი დაჯდა (გ. მჭედლიძე, 2011:81, ქ.ც.ა, ფონდი 108. საქ. 1235, ფ. 122-299).

თეთრი ხიდის შეკეთებაზე ქალაქი ყოველწლიურად თითქმის ათას მანეთს ხარჯავდა, ყოველ მესამე წელიწადს, ახალი ფიცრების დასაგებად, დაახლოებით 2400 მანეთი ჭირდებოდათ. წელი არ გავიდოდა, 200 მანეთის შესაკეთებელი სამუშაო არ გამომტყვერალიყო (ელგუჯა თავბერიძე, 2017:221). ქალაქის საკრებულოს ხმოსანმა, ინჟინერ-კაპიტანმა ფონ შულცმა, ქალაქის გამგეობას ურჩია, ფიცრების მაგიერ რკინა დავაგოთ, რკინაზე გზატკეცილი, გვერდებზე ასფალტის ტროტუარი გავაკეთოთ, ეს ყველაფერი სულ 4451 მანეთი და 55 კაპიკი დაგვიჯდება. ამით ქალაქი ყოველწლიურ უნაყოფო ხარჯს გადარჩება, თანაც ხიდი საიმედო ჩანგრევისაგან დაცული იქნებაო. გიორგი ედუარდის ძე ფონ შულცი სამთო ინჟინერი და ქალაქ ქუთაისის არქიტექტორი შეყვარებული იყო ქალაქზე. უკვირდა ქართველთა უყაირათობა და ხელგაშლილობა. მან დაიანგარიშა და ქალაქის გამგეობას მოახსენა, რომ „თეთრი ხიდის“ ყოველ ოთხკუთხ ანუ კვადრატულ მეტრს 3902 კგ სიმძიმეს შეუძლია გაუძლოს. რკი-

ნა-გზატკეცილის დაგებით ყოველ ოთხკუთხ მეტრს 1080 კგ. სიმძიმე ხვდება, ანუ შესაძლებელზე ოთხჯერ ნაკლებიო. ფონ-შულცს ეგონა გაეხარდებოდათ, გაბრაზდებოდნენ კიდეც, ტომით გერმანელმა როგორ გვაჯობაო. 1903 წელს ქალაქის გამგეობის სხდომაზე რაც თქვა, თუ ეს სწორი არ იყოს, თუ ვცდებოდე, რაც გინდათ ის მიყავითო... (ელგუჯა თავბერიძე, გვ. 222), მაგრამ მისი გაანგარიშებანი გაანგარიშებად დარჩა. ქალაქის გამგეობამ უფულობის მომიზეზებით უარი თქვა მის წინადადებაზე.

ასე იყო მარადუამს. ყოველ წელიწადს გამოიყოფოდა თანხები, გაიცემოდა იჯარით მოსაკრებლის აკრეფა, სანამ საქართველოში არ დამყარდა საბჭოთა ხელისუფლება, რომელიც რუსეთიდან ძალით „შემოიტანეს“. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ, სხვა საკითხებთან ერთად, მათ ხიდებსაც მიხედეს, არა ქალაქის, არამედ სახელმწიფო ბიუჯეტით. რაც ქალაქისთვის დიდი შელავათი იყო.

1948 წელს, ქუთაისში ტროლეიბუსების მოძრაობის დაწყებასთან დაკავშირებით, დაიწყო ხიდის გამაგრებითი სამუშაოები მშენებელი ინჟინრის გ. ამაღლობელის პროექტის მიხედვით. პროექტის შედეგად ჩატარდა ხიდის მზიდავი კონსტრუქციების შეკეთება. მოიმატა ხიდის სიგანემ, გაკეთდა ახალი ტროტუარები.

აღდგენილმა და სრულიად სახეცვლილმა „თეთრმა ხიდმა“ უდიდესი ფუნქცია შეასრულა ქალაქისათვის. ამ აღგილს განსაკუთრებულობა თვით ბუნებამაც შესძინა.

ქუთაისის ცენტრალური არქივის №108 და №130 ფონდებიდან ვგებულობთ, რომ „თეთრი“ ხიდის მცირედი შეკეთებები („რემონტები“) თითქმის ყოველწლიურად ხდებოდა. ერთი ასეთი შეკეთება „ნიკოლოზის“ ხიდს ჩაუტარდა 1913 წელს, რომლის ხარჯები 2000 მანეთზე მეტი დაჯდა. (ქ.ც.ა ფონდი 108, ს. 4287, ფ. 85) XX საუკუნის 20-იანი წლებიდან, როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ხიდებზე მზრუნველობა სახელმწიფომ აიღო და არა ქალაქის ბიუჯეტმა. მიუხედავად ამისა XX საუკუნის 60-70-იანი, ხოლო 80-იანი წლების ბოლოს მწვავედ დადგა დღის წესრიგში „თეთრი“ (ხიდის კაპიტალური შეკეთების საკითხი. თეთრი ხიდის ავარიული მდგომარეობა ყოველდღე იგრძნობოდა. დღის წესრიგში დადგა საკითხი მასზე მანქანებს უნდა გაევლო თუ არა. სპეციალურმა კომისიამ, რომელიც მოწვეული იქნა დედაქალაქიდან, ადგილობრივ სპეციალისტებთან ერთად გადანყვიტეს, რომ თეთრი ხიდზე მანქანებისთვის მოძრაობა აკრძალულიყო.

1987 წლის აპრილის დასაწყისში, „კვირა დღით თეთრი ხიდის მახლობლად მრავალმა ადამიანმა მოიყარა თავი, ყველას აინტერესებდა, როგორ ჩაივლიდა გამოცდა. გამომცდელები თავიანთი საქმიანობით იყვნენ დაკავებულები, ერთი ლითონის სადგარზე დახრილობის საზომ ხელსაწყოს ამაგრებდა. მეორე – ტონზომეტრს დეფორმაციის გასაზომად, მესამე კი – ნიველირს მთავარი ფერმის განივის პროფილის განსასაზღვრად, სხვა მუშაკები განუმარტავდნენ,

თუ როგორ დაეყენებინათ დატვირთული მანქანები ხიდზე, ახდენდნენ ფოტოგადაღებას“. (ბ. ქუთათელი. 1987 წ. 7 აპრილი), როგორც კომისიის თავმჯდომარემ განაცხადა – „ხიდი გასული საუკუნის 70-80-იანი წლებშია აგებული, რაზეც ნათლად მეტყველებს მისი ფოლადის საყრდენების სტრუქტურა. იგი გათვალისწინებული იყო ეტლებისათვის და არა მრავალტონიანი სატვირთო ავტომანქანებისათვის. წინასწარმა დათვალიერებამ გვიჩვენა, რომ დეტალებს დაქვეითებული აქვთ ძირითადი თვისებების თითქმის ყველა მაჩვენებელი. სავალი ნაწილი საჩქაროდ არის შესაცვლელი, ხის ძელაკები დაღუნულია, მალეები კი დაჟანგული. მხოლოდ საყრდენები დგას მყარად და მათი გამოყენება კვლავ შეიძლება ხიდის რეკონსტრუქციის დროს (იქვე).

თეთრი ხიდის XX საუკუნის ბოლოდროინდელ მდგომარეობას ჟურნალისტები დიდ ყურადღებას უთმობდნენ, იყო მწვავე რეპლიკები, რათა ქალაქის „მამების“ ყურადღება მიექციათ მისი სავალალო მდგომარეობისათვის, თუმცა ამოდ. ამოტეხილი ასფალტიდან თეთრი ქვები გიმზერენ. თვითონ ხიდი სამანიშვილის ზურგგატყავებული, ნანათხოვარი ჯაგლაგივით ძაგძაგებს სატვირთო მანქანების გავლისას, ნაცნობს გაჭირვებით ეუბნები სალამს ერთი სული გაქვს როდის მიაღწევ ხიდისთავამდე (ნ. ჯიქია, 1992 წ. 18 მარტი).

თეთრი ხიდის მწვავე ავარიული მდგომარეობა ყველა ქუთაისელის გულისტკივილის საგანს წარმო-

ადგენდა. 1994 წლის 10 მაისს საზოგადოება „ქუთაისელის“ სხდომაზე, საზოგადოების წევრებმა და ქუთაისის მოწინავე ინტელიგენციის წარმომადგენლებმა დააყენეს საკითხი თეთრი ხიდის რეკონსტრუქციისათვის ნებაყოფლობითი ფონდის დაარსების შესახებ.

1995 წელს ქუთაისში ფართოდ გაიშალა სარეკონსტრუქციო-სარემონტო სამუშაოები ბაგრატიის ტაძრის 1000 წლის იუბილესთან დაკავშირებით. მთლიანი რეკონსტრუქცია ჩაუტარდა ჯაჭვის ხიდს. ასევე კაპიტალურად შეკეთდა თეთრი ხიდი. მიუხედავად ამისა, გავიდა რამდენიმე წელი და ხიდები ხელახლა გახდა შესაკეთებელი.

2008 წლის სექტემბერში საქართველოს მთავრობამ მიიღო გადაწყვეტილება, ქუთაისის ისტორიული ნაწილის რეაბილიტაციის შესახებ. პროექტი შეიმუშავა საპროექტო ჯგუფმა „არქიტექტორები-ჯი“, რომლის პრეზენტაცია იმავე წლის 31 ოქტომბერს გაიმართა. ერთ თვეში სამუშაოებიც დაიწყო.

ისტორიული ზონის რეაბილიტაციის ფარგლებში აღდგა თეთრი ხიდი და მისი მიმდებარე ტერიტორია... ამჟამად თეთრ ხიდზე სამანქანო გზა გადაიკეთა (სამუდამოდაც) და იქ თბილისური შარდენის მსგავსად ღია კაფე-ბარები მოეწყო („იმერეთის მოამბე“, 2009 : 2).

ქუთაისის „თეთრმა“ ხიდმა რეაბილიტაციის შემდეგ კიდევ უფრო მყარად დაიმკვიდრა ადგილი ისტორიულ ძეგლთა შორის. ის, რომ „თეთრი ხიდი“ ქუთაისთან იმთავითვე სრულ შესაბამისობაში მოვიდა, ყველასათვის ცნობილი და საყვარელი სიმღერე-

ბიდანაც გამოჩნდა – „საფიჩხიაზე ღვინოს დავლევ და თეთრი ხიდიდან გადავარდები“... შესაბამისად გაჩნდა პირველი ნახტომიც... თეთრი ხიდიდან ხტებოდა „პიკასოს ბიჭიც“... (თ. ზიბზიბაძე, 2006 : 11).

თეთრი ხიდი ბევრი სადღეგრძელოს, ბევრი ვნება-თაღელვის, ბევრი სიყვარულის მომსწრე გამხდარა... პაემნების მუდმივი ადგილი რომ არის, მარტო ის რად ღირს...

„მოგვაქროლებდა შენსკენ ქარბუქი,
ნეტავი იმ დროს, ნეტავი იმ დროს,
ჩვენი ბავშვობის და სიჭაბუკის
და ოცნებების ლამაზო ხიდო“.

„ძველი დროიდანვე“ ყველა თეთრ ხიდს ეთაყვანება, ყველას „ის“ უყვარს, ყველა „მას“ ენდობა, ყველას მისი „სჯერა“.

ანდამანტი აქვს.

ვინ იცის, იქნებ... ქუთაისის გულის ერთი მეოთხედი ფეთქავს ამ უცნაური ხიდის ქვეშ.

იქნებ... მისი ანდამატი იგივე „ამბრედუზო, მედუზოა“ – გაურკვეველი ფრაზა, რადგან ასევე გაურკვეველია თეთრი ხიდის მიმზიდველობის ძალა.

არადა, ძველი „ნიკალაევსკი ხიდი“ არც არქიტექტურული შედევერია და არც იმდენად პოეტურად ლამაზი რომ ცისფერყანწელებს (სხვებსაც), ასე სასწაულად ყვარებოდათ.

იქნებ?!

მართლაც რა არის, ის „რალაც“... ქუთაისელს რომ ათქმევინებს ახლაც: „თეთრი ხიდით გადავიდეთ, რა!“ (მ. ქურციკიძე, 1994, №2 : 29-30).

თეთრი ხიდი ძალიან მიესადაგა ქუთაისს. ეს მარტო ხიდი არ არის. მთელი ქალაქი აქ ერთობოდა. იყო სახურავიდან, ხიდიდან ხტომა რიონში, თუმცა დღეს-დღეობით, ქალაქში ამით ნაკლებად ერთობიან, უფრო მეტიც. უდიდესი ტრადიციების ხიდი მთლიანად დაზიანებულია და დიდი საფრთხის წინაშე დგას. ხიდს არაერთხელ ჩაუტარდა რემონტი. ახლაც უტარდება, თუმცა დღეს მასზე ქვეითად მოსიარულენი მაინც დადიან. ასეთია ჩვენი „თეთრი („ნიკალაევსკი“) ხიდი.

„თეთრი ხიდი“ დღეისათვის დროებით გავიდა შევსებულიაში. ქუთაისის მერიამ მისი შეკეთებისათვის გამოაცხადა ტენდერი. გამარჯვებული ფირმა პირობას იძლევა, რომ 2018 წლის აგვისტოს ბოლოს მასზე გაივლიან ქვეითად მოსიარულენი და ტურისტები, რაც მისასალმებელია.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ვ. ჩაკვეტაძე, ქუთაისის ისტორიიდან, თბ. 1960.
2. გაზ. „Кавказскй календар“, 1851 год.
3. გაზ. „Кавказскй календар“, 1853 год.
4. ნ. კვეზერელი-კოპაძე, საქართველოს ძველი ხიდები, თბ. 1972 წ.
5. ა. კარბელაშვილი, თანამეგობრობა: ქუთაისი და თბილისის პირველი რკინის ხიდები, გაზ. „ქუთაისი“, 19 მაისი, 1983 წელი.
6. შ. ლომთაძე, თეთრი ხიდი, გაზ. „ქუთაისი“, 14 ნოემბერი, 1964 წ.

7. თ. ზიბზიბაძე, ჩვენი „იმედის ხიდი“, გაზ. „ახალი გაზეთი“, 20-26 მარტი, 2006 წელი.

8. გ. ვაჭრიძე, პ. ვაჭრიძე, „ქუთაისი ქართველ მოღვაწეთა მოგონებებში“, ქუთ. 1995 წელი.

9. ქუთაისის ცენტრალური სახელმწიფო არქივი, ფონდი 108, საქ. 949; საქ. 297; საქ. 462; საქ. 1732; საქ. 1587; საქ. 1235. საქ. 4287.

10. გ. მჭედლიძე, ქუთაისი XIX საუკუნის ბოლო მეოთხედში, ქუთ. 2011 წ.

11. ქუთათელი, გამოცდას აბარებს „თეთრი ხიდი“, გაზ. „ქუთაისი“, 7 აპრილი, 1987 წელი.

12. „როდემდე ასე უჭირისუფლოდ“. გაზ. „ქუთაისი“ 1992 წ., 18 მარტი.

13. „ქუთაისის განახლებული ისტორიული უბანი გაიხსნა“. გაზ. „იმერეთის მოამბე“, 7 იანვარი, 2009 წელი.

14. მ. ქურციკიძე, „ოცნებების ხიდი“, ჟურ. „ბაგრატიის ტაძარი“, 2 ივლისი, 1994 წელი.

15. რ. მორჩაძე, თეთრი ხიდი 150 წლისაა, გაზ. „იმერეთის მოამბე“, 5 აპრილი, 2002 წელი.

16. ე. ფირცხალავა, ხიდებსაც აქვთ ისტორია, გაზ. „იმერეთის მოამბე“, 3 ოქტომბერი, 1995 წელი.

17. გვაქვს თუ არა ხიდების პრობლემა, გაზ. „ქუთაისი“, 5 ივლისი, 1990 წელი.

18. ლ. ფანცხავა, „ხიდები ჩვენი დედა-ხიდები“, გაზ. „ქუთაისი“, 22 ოქტომბერი, 1991 წელი.

19. ნ. ბალანჩივაძე, „მდინარე რიონის მარცხენა სანაპირო ჯაჭვის ხიდიდან თეთრ ხიდამდე“, გაზ. „სტალინელი“, 25 სექტემბერი, 1959 წელი.

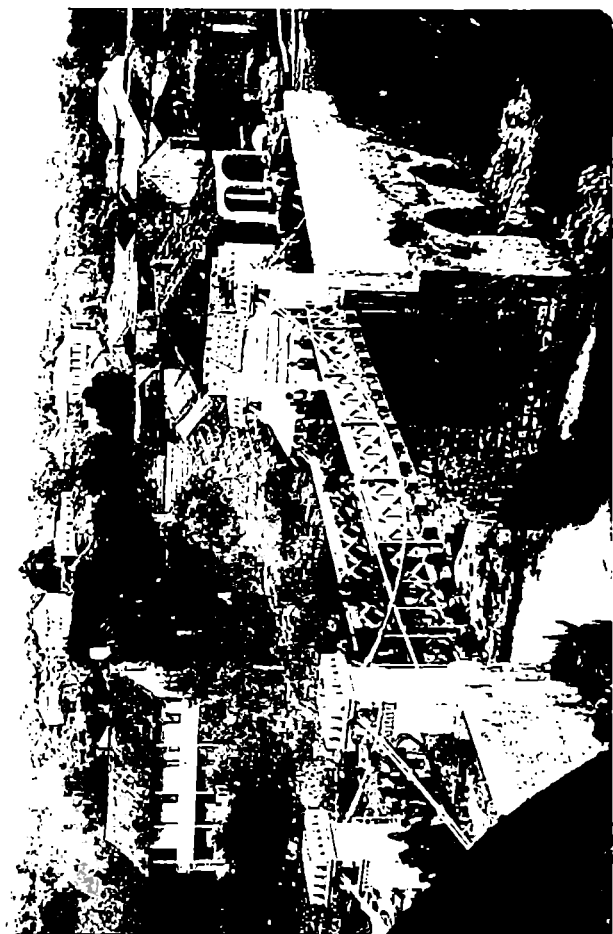
20. გ. ირაკლიშვილი, „პირველი ხიდი რიონზე“, გაზ. „ქუთაისი“, 9 თებერვალი, 1974 წელი.

21. ვ. ჯაოშვილი, ქუთაისი, თბ. 1989 წელი.

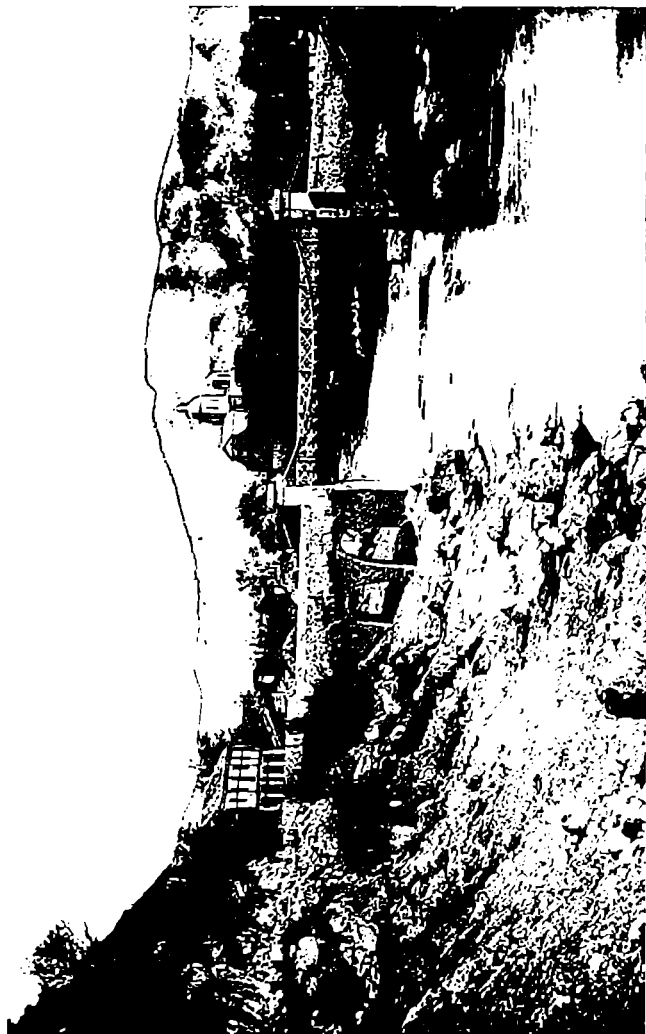
22. გიულდენშტედტის მოგზაურობა საქართველოში. გერმანული ტექსტი, ქართული თარგმანითურთ გამოსცა და გამოკვლევა დაურთო გ. გელაშვილმა. ტ. I, თბ. 1962 წელი.

23. ელგ. თავბერიძე, „ქარის ფრთები“, ნ. II, ქუთაისი, 2017 წელი.

24. ვ. წვერავა, „თეთრი (ნიკოლოზის) ხიდი“. ქუთაისში, დავით აღმაშენებლისადმი მიძღვნილი მეხუთე საერთაშორისო სამეცნიერო კონფერენცია. გორი, 23 თებერვალი, 2018 წელი.



ჯაჭვის ხიდი (1860-იანი წლების II ნახევარი)



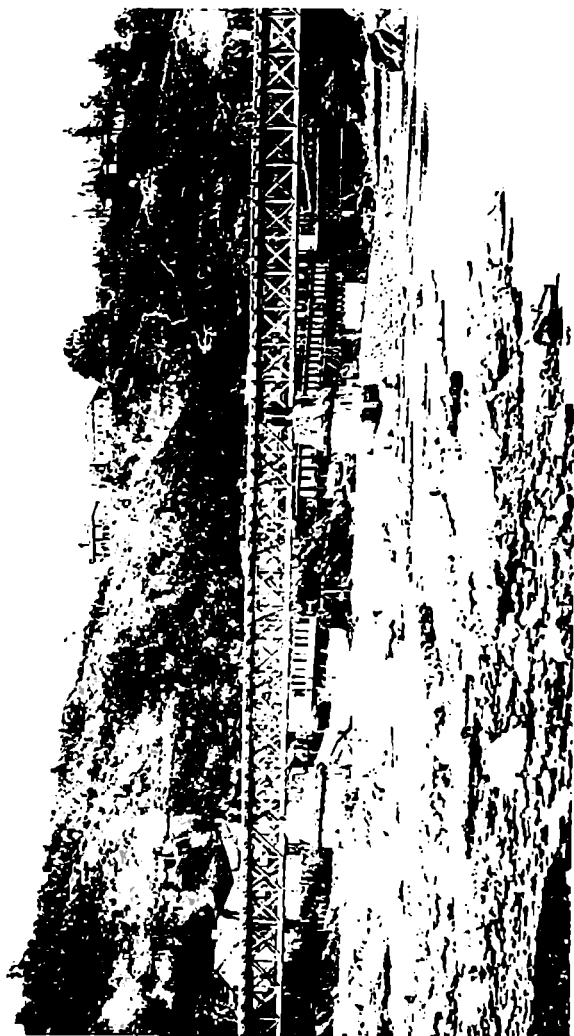
ჯაჭვის ხიდი (იგივე)



„თეთრი (ნიკოლოზის) ხიდი“ (1910-იანი წლები)



სამშაღიანი ხიდი მდ. რიონზე (ჩაქცეული მარჯვნივ ნაპირი)
იგივე „თეთრი ხიდი“ შემდგომში (1860-იანი წლების II ნახევარი)



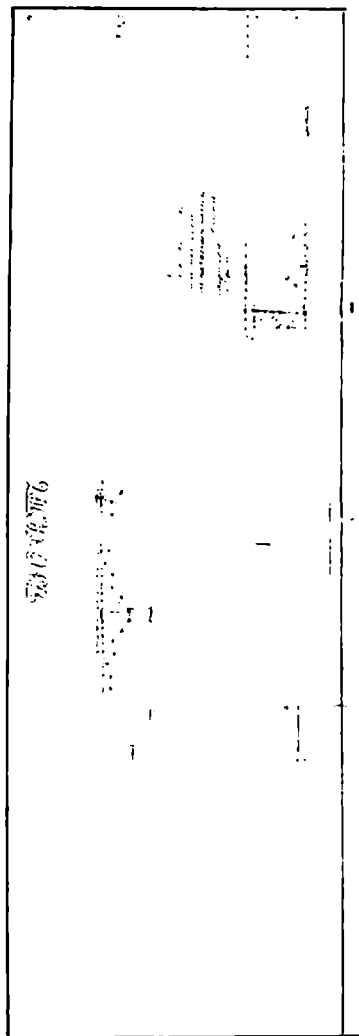
ახალაშენებული „თეთრი (ნიკოლოზის) ხიდი“ (1870-იანი წლების დასაწყისი)



თეთრი ხიდი. „პიკასოს ბიჭი“



ნითელი ხიდი. 1920-იანი წლები.



დავით აღმაშენებლის სახელობის ხიდის პროექტი.

წითელი (მიხეილის) ხიდი

XIX საუკუნის 60-იან წლებში, კავკასიაში მიმოსვლის განვითარებასთან დაკავშირებით, სულ უფრო მეტი მნიშვნელობა ენიჭებოდა ეგრეთ წოდებულ სამხედრო – იმერეთის გზას, რომელიც თბილისს ფოთთან აკავშირებდა. ამიტომ იყო, რომ ამ გზაზე მისი რეკონსტრუქციის მიზნით გარკვეული სამუშაოები ტარდებოდა. როგორც უცხოელები ამბობდნენ, სურამის უღელტეხილზე გამავალი გზა არ ჩამორჩებოდა იმდროინდელ საუკეთესო გზას ევროპაში.

ქუთაისის გუბერნიის მმართველობაში დაისვა საკითხი ახალი ხიდის აშენების შესახებ, მაგრამ როგორი ხიდი უნდა აშენებულიყო რიონზე? რა თქმა უნდა, საიმედო და მოსახერხებელი.

ახალი ხიდის ასაშენებლად ჩატარდა ღრმა გამოკვლევები, გადაწყდა, რომ ხიდი რიონზე უნდა აეგოთ მდინარის ყველაზე ვიწრო ადგილას, ქალაქის ცენტრის პირდაპირ, მაგრამ ამ ადგილზე მდინარე სწრაფი იყო, თანაც ღრმა და ხიდის ქვის საყრდენი ხელს შეუშლიდა წყლის თავისუფალ დინებას. ხოლო ქვის თალის გაკეთება დიდძალ ხარჯებს მოითხოვდა.

რიონზე საჭირო იყო „რკინის ხიდის აგება. სწორედ ასეთი წინადადებით და ნახაზით ჩამოვიდნენ თბილისში ქუთაისის საზოგადოების წარმომადგენლები კავ-

კასიის მეფისნაცვლის მოვალეობის შემსრულებელ გრიგოლ ორბელიანთან.

გრიგოლ ორბელიანმა მოიხმო გზათა მიმოსვლის VIII ოლქის უფროსი პ. ალბრანდი და ინჟინერ-პორუჩიკი ნ. პოსტელნიკოვი. როგორც გამოირკვა, რკინის ხიდის დამზადება შეუძლებელი იყო არა მარტო კავკასიაში, არამედ მთელ რუსეთში. ამას ისიც ემატებოდა, რომ იმ დროისათვის მერვე ოლქს სათანადო სახსრები არ გააჩნდა ხიდის შეკვეთის მისაცემად (ა. კარბელაშვილი, 1983 : 14).

ე.ნ. სამხედრო-იმერეთის გზას, რომელიც სწორედ ქუთაისზე გადიოდა და თბილისს ფოთთან აკავშირებდა, სულ უფრო მეტი მნიშვნელობა ენიჭებოდა არა მარტო სტრატეგიული, არამედ სავაჭრო და ეკონომიკური თვალსაზრისითაც. კარგი გზა ხელსაყრელ პირობებს ჰქმნიდა სატრანსპორტო საქონლის გადატანისათვის, გზის გაფართოებას კი დიდი სარგებლობის მოტანა შეეძლო იმერეთის მხარის შემდგომი აღორძინებისათვის და მაშინ, როცა გარკვეული ტექნიკური ღონისძიებები ჩატარდა სამხედრო-იმერეთის გზაზე, განსაკუთრებით სურამის გადასასვლელზე. ქუთაისში, რიონზე გადებული ხის ხიდი ძალზე აფერხებდა მიმოსვლის განვითარებას და ტრანზიტის მოზიდვას ამიერკავკასიაში.

ამიტომ გრიგოლ ორბელიანმა მიიღო გაბედული და იმ დროისათვის იქნებ სარისკო გადაწყვეტილებაც: ქუთაისისათვის რკინის ხიდი საზღვარგარეთ დაეზადებინათ, ხოლო წინასწარი შეკვეთის ხარჯები დაე-

ფარათ კავკასიაში ტელეგრაფის ხაზების მოსაწყობად განკუთვნილი თანხებიდან, შემდგომ ეს დანაკლისი აღდგენილი (შეესებული) იქნებოდა.

გრიგოლ ორბელიანმა პ. ალბრანდს დაავალა, ინჟინერ-პორუჩიკი პოსტელნიკოვი გაეშვა პეტერბურგს და მისთვის გაეტანებინა ქუთაისის ხიდის პროექტი. ნ. პოსტელნიკოვის გამგზავრება პეტერბურგში, ქუთაისის ხიდის გარდა, აუცილებელი იყო საქართველოში სატელეგრაფო ხაზების მშენებლობასთან დაკავშირებით. თან იგი პეტერბურგში შეარჩევდა საზღვარგარეთის იმ ფირმას, რომელიც იკისრებდა, რკინის ნაწილების დამზადებას და დამონტაჟებას. პოსტელნიკოვი პეტერბურგში ეწვია ცნობილ ინჟინერ-პოლკოვნიკს პ. სობკოს.

ინჟინერ-პორუჩიკმა პოსტელნიკოვმა დავალებას თავი გაართვა და მერვე ოლქის სახელით კონტრაქტი დაუდო პარიზის ქარხანა „კაილის და დაკის“ წარმომადგენელს ქუთაისის რკინის ხიდის დამზადებისა და ოდესაში ჩამოტანაზე (ა. კარბელაშვილი. იქვე). აქედან ხიდი ფოთში უნდა ჩამოეტანა „რუსეთის გემთმომოსვლისა და ვაჭრობის საზოგადოებას“. ხოლო ფოთიდან ორპირში (ორპირი სამტრედიის ახლოს მდებარეობდა, როგორც სანაოსნო სადგური რიონზე. რკინიგზის გაყვანამ მას დაუკარგა თავისი ფუნქცია, თან წყალდიდობებმა წალეკა – ვ. ნ.) აეტანათ და მერე ურმებით ქუთაისში გადაეზიდათ.

1860 წლის გაზაფხულზე ქუთაისში, რიონის ნაპირებზე, მიმდინარეობდა მოსამზადებელი სამუშაოე-

ბი იმ ანგარიშით, რომ სექტემბერში აქ ჩამოტანილი ხიდის ნაწილების მონტაჟი დაენყოთ. მაგრამ დადგა სექტემბერი, ამ დროისათვის რკინის ნაწილების ჩამოსვლას ელოდნენ, მაგრამ ხიდის შესახებ არაფერი ისმოდა. გემმა „ნმინდა ელენემ“, რომლითაც ტვირთი მარსელიდან საქართველოში გამოაგზავნეს, ოდესაში ჩასვლა დააგვიანა. როგორც იქნა, მიზეზი დაადგინეს. პარიზიდან მოვიდა ცნობა, რომ კონსტანტინეპოლში (სტამბულში) ავად გახდა გემის შკიპერი, რომელიც ავადმყოფობის შემდეგ გარდაიცვალა. ამან კი სამი თვით შეაფერხა გემის და თავისთავად ტვირთის ჩამოტანა ოდესამდე (ა. კარბელაშვილი, 1996 : 5).

გრ. ორბელიანი დეპეშას დეპეშაზე გზავნიდა ქუთაისში, ჩამოიტანეს თუ არა ხიდის ნაწილებიო. ქუთაისიდან კი უარყოფითი პასუხები მოდიოდა.

კონსტანტინეპოლიდან ხიდმა „მოგზაურობა“ დაიწყო. იგი სტამბოლიდან ჩაიტანეს ოდესამდე. ოდესიდან გრ. ორბელიანმა „რუსეთის გემთმომოსვლისა და ვაჭრობის საზოგადოებიდან“ მიიღო დეპეშა, რომ ხიდის ნაწილები დაეწყო გემ „ცერერაზე“ და ოდესიდან გემმა მიმართულება აიღო ფოთისაკენ (ა. ცისკარიძე, 1987 : 4). როცა გემი ფოთს მოადგა, ზღვაზე დაიწყო ძლიერი ქარი, რამაც მას ხელი შეუშალა მიდგომოდა ნაპირს, ამიტომ გემმა ტვირთი ბათუმში ჩამოტვირთა. აქედან, როცა ზღვა დანყნარდა, პატარა გემ „გოლუბჩიკმა“ ხიდის ნაწილები ფოთში მოიტანა. ფოთიდან რიონზე ორპირამდე, აქედან ურმებით კი ქუთაისში მოიტანეს.

როგორც იქნა საფრანგეთიდან გამოგზავნილმა ტვირთმა მოაღწია ქუთაისამდე, მაგრამ ქუთაისში მისი ამწყობი აღარავინ იყო. რადგან „კაილ და დაკის“ წარმომადგენლებმა ბერნანდესმა და გომესმა 3 თვე უცადეს ტვირთის ჩამოსვლას, მათ მთელი ეს დრო ლოთობას და დროსტარებას მოანდომეს, ფული გამოელიათ, ადგნენ და წავიდნენ პარიზში. ამან შეაშფოთა ქალაქის ხელისუფლება. მათ დასახმარებლად მიმართეს თბილისს, რადგან ქუთაისში არ მოიძებნებოდა პიროვნება, ვინც ააწყობდა ხიდის ნაწილებს და დაამონტაჟებდა მას.

გზათა მიმოსვლის მე-8 ოლქის უფროსმა გენერალ-მაიორმა ალბრანდმა გაიხსენა, რომ თბილისში სტატსკი სოვეტნიკ ბულატოვს ორთქლის ნისქვილში ჰყავდა მექანიკოს-ზეინკალი ბრანდტი და აი, გრიგოლ ორბელიანთან შეთანხმებით მექანიკოსს მდინარე რიონზე ხიდის დასამონტაჟებლად გამგზავრება შესთავაზეს. ეს იყო სერიოზული დავალება, მაგრამ ბრანდტს უკან არ დაუხევია. „ბრანდტის ჩაქუჩის პირველი დარტყმიდან დავრწმუნდით, რომ ხიდი სწორად და მყარად იქნებოდა დადგმული. სამუშაოების ბრწყინვალე შედეგებმა დაამტკიცეს ამ ვარაუდის სამართლიანობა, მაგრამ ამ შედეგების მისაღწევად საჭირო იყო ბევრი დაბრკოლების გადალახვა. აღმოჩნდა, რომ ზოგიერთი, თუმცა უმნიშვნელო ნაწილი, საერთოდ არ ჩამოუტანიათ არც უცხოეთიდან და არც ოდესიდან. საჭირო ხდებოდა მათი დამზადება მცირე მოძრავ სამჭედლოებში. ამასთანავე ჩამოტა-

ნილ ნანილებში სამოქლონე ნახვრეტები არ იყო შე-
საბამისობაში. ასე რომ, საჭირო იყო „მათი თავიდან
დაბურღვა“ – წერდა გაზეთი „კავკაზი“ (Кавказ, 1864 :
№47), მაგრამ მუშაობა დიდი გულმოდგინებით მიმდი-
ნარეობდა და ხიდის მშენებლობა არაჩვეულებრივად
მოკლე დროში დამთავრდა — 15 იანვრიდან 4 მაისამ-
დე (ა. კარბელაშვილი, 1996:5).

როგორც აღვნიშნეთ, 1862 წ. 15 იანვრიდან დაი-
წყო ბრანდტის მიერ ხიდის აწყობა. მას გვერდიდან არ
სცილდებოდნენ ქუთაისლები და თბილისიდან აქ ჩამო-
სული ინჟინერ-პორუჩიკი პოსტელნიკოვი. რა შვებით
ამოიხუნთქა ყველამ, როცა 4 მაისს ბრანდტმა ჩაქუჩი
უკანასკნელად დაარტყა ხიდს და მერე მხიარულად წა-
მოიძახა „ესეც ხიდი!“... (ა. კარბელაშვილი, 1983 : 14).
ლამაზი და მტკიცე ხიდი გადაეწყო მშფოთვარე რიონს.

8-10 მაისს ხიდი გამოსცადეს. ჯერ უძრავი ტვირთი
დადეს – ყოველ ერთ კვადრატულ საუენზე 62 ფუთი,
ხოლო მერე ხიდზე გაატარეს ოთხბორბლიანი, ური-
კაზე დადებული დიდი კალიბრის ზარბაზანი. ურიკას
ოთხი წყვილი კამეჩი მიაგორებდა. ისე რომ, 300 ფუთი
ტვირთი მხოლოდ ორ წერტილში აწვებოდა ზევიდან
ხიდს. პირველი გამოცდის დროს ხიდმა 3,5 მილიმეტ-
რი დაინია, ხოლო მეორის დროს ოდნავ ირხეოდა 0,5
მილიმეტრით (Кавказ, 1862 : №47).

1862 წლის 17 მაისს ქუთაისში საზეიმოდ გაიხსნა
რკინის ხიდი. არ დარჩენილა ქალაქში არავინ, რომ აქ
არ მოსულიყო, რამდენჯერმე არ გადაეწყო ხიდზე და
ცოტა ხნით მაინც არ გაჩერებულიყო. ხალხი გარს ეხ-

ვეოდა ბრანდტს და ნ. პოსტელნიკოს, პურ-მარილზე ეპატიუბოდნენ (ა. კარბელაშვილი, 1983 : 14).

ქუთაისის საზოგადოებამ მადლობის დეპეშა გაუგზავნა გრ. ორბელიანს.

ასე დამთავრდა ზუსტად 156 წლის წინათ, დაწყებული და დასრულებული ამბავი პირველი რკინის ხიდისა საქართველოში, რომელიც მალე მთელ ამიერკავკასიას მოედო, სამხედრო-იმერეთის გზას შეემატა იმ დროისთვის შესანიშნავი საინჟინრო ნაგებობა, რომელმაც ხელი შეუწყო სავაჭრო და საფოსტო მიმოსვლის განვითარებას საქართველოსა და ამიერკავკასიაში.

გრიგოლ ორბელიანმა თავისი გადაწყვეტილებით დასაბამი მისცა არა ერთი რკინის ხიდის დამზადებას საზღვარგარეთ. ხოლო ბრანდტი თავისი ჩაქუჩით ახლა თბილისში ინგლისიდან ჩამოტანილი რკინის ხიდების აწყობაზე მუშაობდა. (იქვე).

როგორც აღვნიშნეთ, ხიდი აღდგენილ იქნა ლითონის გისოსებიან ფერმებზე, ხოლო ზემოთ გამოყენებული იყო ლითონისავე ნაჭედი ლამაზი მოაჯირი. როგორც მზიდავი კონსტრუქცია ლითონის ფერმების სახით, ასევე ლითონის მოაჯირებიც შეღებილ იქნა წითლად. იმ დროიდან დაწყებული, ამ წითელმა ფერმა განსაზღვრა თვით ხიდის სახელწოდებაც და მას დაერქვა „წითელი ხიდი“, რომელ სახელსაც იგი დღემდე ატარებს. ხიდის ამ სახელის განსამტკიცებლად შემდგომ პერიოდშიც, მისი აღდგენა-შეკეთება სამუშაოების ჩატარების შემდეგ, სიმბოლურად წითლად იღე-

ბებოდა და იღებება უკანასკნელ დრომდე (საოცარია, რომ იმ პერიოდში ქუთაისში წითელი ფერი საკმაოდ მოწონებული და რეკომენდირებული ყოფილა, ასე წარმოიდგინეთ, მაშინდელი ბულვარის, ახლანდელი ქალაქის ბალის ხის შემორაგვაც კი წითლად იყო შეღებილი). იმ დროს კავკასიის მეფისნაცვალს იყო მიხეილ რომანოვი და მის საპატივცემულოდ ხიდს მიხეილის სახელითაც იხსენებენ აქედან წყაროებში და ზეპირსიტყვიერებაში შემორჩა ორი სახელი წითელი (მიხეილის) ხიდი.

ხიდის მარცხენა მხარის კუთხეში აგებულმა საბაჟო კიოსკის შემოსავლებმა (რასაც იხდიდნენ მასზე ეკიპაჟებისა და საქონლის გადაყვანისათვის) სწრაფად დაფარა გაწეული ხარჯები და ბევრი მოგებაც მისცა ქალაქის მმართველობას (თუ როგორი იყო ფასები ხიდზე გადასვლისათვის იხილეთ ამავე ნაშრომში „თეთრი (ნიკოლოზის) ხიდის ისტორიიდან“ – ვ. წ.)

საბაჟო ჯიხურის სათავესო შემორჩენილი იყო ხიდზე 1950 წლამდე და იგი დარღვევამდე გამოყენებული იყო ფეხსაცმელების შესაკეთებელ სახელოსნოდ (შ. ლომთაძე, 1964 : 3).

მას შემდეგ, რაც ქუთაისში მეფის თვითმპყრობელობამ შემოიღო ქალაქების თვითმმართველობა და ქალაქ ქუთაისმა იგი მიიღო, 1875 წლიდან. ქალაქის თვითმმართველობის ერთ-ერთი მთავარი საზრუნავი გახდა ხიდების ექსპლოატაციის მომსახურება, რაც ქალაქს ძვირი უჯდებოდა, ამიტომ ქალაქის თვით-

მმართველობამ დაიწყო ხიდების იჯარით გაცემა, მათ შორის „წითელი (მიხეილის)“ ხიდისა.

ქუთაისის ცენტრალურ არქივში არის დაცული საბუთები, თუ როგორ იწყებოდა ვაჭრობა იჯარისა მაგ: „1883 წელს გამოცხადდა საჯარო ვაჭრობის შესახებ „მიხაილოვის“ (წითელი) ხიდის კაპიტალური შეკეთების იჯარით გაცემის შესახებ. ინფორმაცია იწყება იმით, რომ ვაჭრობა იწყება ოცდაერთ მარტს დღის თერთმეტ საათზე და გაგრძელდება ორამდის. ვაჭრობა შეიძლება როგორც პირდაპირ გამოცხადებული, აგრეთვე კონვერტებითაც, რომლებიც უნდა შემოვიდნენ არაუგვიანეს თერთმეტი საათისა. წერილობით განცხადებასთან, რომლითაც ყველანი ვალდებული არიან უნდა წარმოსდგეს „ზალოგი“ (გირაო) შემადგენელი მეთე (ნიშნულია მეექვსედი) ნაწილისა იჯარის (დანიშნული – ნაშლილია საბუთებში) ფულისა ან ნაღდათ ან სარგებლიანი ქალაქებისა ან ჯეროვანი თავდებობით. დანვრილებითი პირობები მსურველი გაეცნობა გამგეობაში ყოველდღე ათი საათიდან ორ საათამდის. ასე ცხადდებოდა საყოველთაოდ ნებისმიერი მსურველისათვის და არა ჩანყობით (ქ.ც.ა, ფონდი 108, საქმე 524, ფ. 6).

როგორც ჩანს, წითელი ხიდის კაპიტალური შეკეთებისათვის ვაჭრობაში გაიმარჯვა ივანე ზურაბის ძე გველესიანმა, რადგან ამავე ფონდში დაცული საბუთებით ვგებულობთ, რომ მას ვინმე ტრიფონ გურგენიძისაგან თორმეტ მანეთად შეუძენია თერთმეტი კოჭი და ორი ფიცარი.

ასევე ივანე გველესიანს შეუძენია მეორე პირისაგან 22 ლერი მუხის ფიცარი „წითელი ხიდისთვის“ ორმოცდარვა მანეთად (იქვე, ფ. 43). რა თქმა უნდა, ეს არ იყო საკმარისი და ხიდის შემკეთებელ ოსტატს მიაწოდეს გველესიანმა, ბადრიძემ და კიზირიამ მიხეილის ხიდისთვის ასორმოცდართხი მანეთის მუხის ფიცრები, ვინმე ნაჭყეპიასაგან (იქვე, ფ. 44).

1896 წლის 11 ოქტომბერს ქუთაისის სამხედრო გუბერნატორი მიმართავდა ქუთაისის ქალაქის თავს, ქუთაისის მცხოვრებთა განცხადებას საფუძველზე, რომ „მიხეილის“ (წითელი) ხიდის სავალი ნაწილის ფიცრები დამპალია და გამოსაცვლელია. ასევე თხოვდა ნიკოლოზის (თეთრი) ხიდის რემონტის დაწყების შესახებ, რადგან რიონის ორსავე ნაპირას მცხოვრებთა მდგომარეობა და რიონის მარჯვენა ნაპირას არის ქალაქის სამხედრო ჰოსპიტალი. ამიტომ მდინარე რიონზე გადასვლა გაძნელებულია და სახიფათოა (ქ.ც.ა, ფონდი 108, საქ. 1235, ფ. 57).

ქუთაისში მცხოვრები მოქალაქე ქრისტეფორე ბეშკენაძე ითხოვდა გზის სავალ ნაწილზე ფარნების (გაზის) შეკეთების უფლებას „წითელი (მიხეილის) ხიდიდან“ არქიელის გორამდე (ფონდი 108, საქ. 1590 ფ. 10).

1892 წელს ქალაქის თვითმმართველობამ გამოაცხადა წითელი ხიდის სარემონტო სამუშაოებისთვის საიჯარო ხელშეკრულების საჯარო ყიდვა-გაყიდვა. იმავე წლის პირველ ივნისს ქალაქის თვითმმართველობამ გააფორმა საიჯარო ხელშეკრულება ქუთაისის მოქალაქე თომა რომანის ძე სარავასთან, რომ მოიჯა-

58

რადრე (подрядчик) ვალდებულებას იღებს მიხეილის (წითელ) ხიდზე შეცვალოს 1950 მანეთის ხის მასალები (ქ.ც.ა, ფონდი 108, საქ. 885, ფ. 15-17).

1904 წელს ქუთაისის საქალაქო მმართველობას განცხადებით მიმართა რაჭის მაზრაში მცხოვრებმა ივანე ალექსანდრეს ძე გურგენიძემ, რათა მონაწილეობა მიაღებინონ მიხეილის ანუ წითელი ხიდის საფენი ფიცრის გამოცვლაში, რომელიც შეფასებულია 1240 მანეთად და 36 კაპიკად. ივანე გურგენიძე თანახმა იყო სამუშაოები შეასრულოს 1139 მან და 36 კაპიკის მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ ქალაქის თვითმმართველობა მისცემს მას ორი თვის ვადას ხელმოწერიდან, რათა შეასრულოს აღნიშნული დავალება (ქ.ც.ა, ფონდი 108, საქ. 3051, ფ. 11).

ქუთაისის თვითმმართველობის სხდომაზე დადგა საკითხი ხიდზე გადასვლისათვის აკრებილიყო თუ არა მოსაკრებელი. 1910 წლის 27 აპრილის სხდომაზე ქუთაისის იმდროინდელმა ქალაქის თავმა ი. ს. ფანცხავამ მოახსენა სხდომას, რომ ხიდებზე მოსაკრებლის გაუქმება ძალიან მძიმედ დააწვებოდა ქალაქის ბიუჯეტს, რადგან ზოგჯერ ეს მოსაკრებელი წელიწადში აღწევდა 19000 მანეთს. თუ ამ მოსაკრებელს გააუქმებდნენ, მაშინ ქალაქის მწირ ბიუჯეტს ძალიან მძიმედ დააწვებოდა და უნდა მოენახათ სხვა საშუალება, რათა დანაკლისი შეევსოთ (ანუ ჩაენაცვლებინათ სხვა მოსაკრებელით — ვ.წ.). ამიტომ ქალაქის ხელმძღვანელობა იძულებულია მოსაკრებელი გაახანგრძლივოს

კიდევ 5 წლით, ანუ 1910 წლის 22 მაისიდან 1915 წლის 22 მაისამდე. ქუთაისის საკრებულომ ერთხმად მიიღო გადაწყვეტილება, რომ კიდევ 5 წლით გაგრძელდეს (ფონდი 108, საქ. 1944, ფ. 1) თანხის აკრეფა ხიდზე გადასვლისთვის.

1913 წელს „წითელ ხიდს“ ჩაუტარდა შეკეთება, გამოიცვალა სავალი ნაწილი, რაც 2000 მანეთზე მეტი დაჯდა. (ქ.ც.ა, ფონდი 108, ს. 4287, ფ.85).

რაც შეეხება საბჭოთა ხელისუფლების წლებში არა მარტო „წითელი“ ხიდის, ქუთაისში არსებული სხვა ხიდების შეკეთება-რემონტის სამუშაოებს სახელმწიფო ასრულებდა. როცა საბჭოთა კავშირი დაიშალა კვლავ დადგა ხიდების პრობლემა XX საუკუნის 90-იან წლებში, რადგან ხიდები ბერდებთან, იჟანგებთან, გამოდიან მწყობრიდან და შეიქნა საშიშროება ადამიანებისთვის, რადგან მათზე გავლა სარისკო და საშიში გახდა. ქალაქმა არაერთხელ მიმართა ხიდების რეაბილიტაციას, თუმცა უშედეგოდ. „წითელ ხიდზე“ მიმდინარე სარეაბილიტაციო სამუშაოები ყველაზე ბოლოს ჩატარდა 2011 წელს.

ვინ იცის გახსნის დღიდან „წითელ (მიხეილის) ხიდზე“ რამდენ ადამიანს, ურემს, ფაეტონს, ეტლს, ველოსიპედს, მოტოციკლს, სატვირთო თუ მსუბუქ მანქანას გაუვლია და გაივლის, რადგან იგი სჭირდებათ ქუთათურებს და აქ სტუმრად თუ ტურისტული მიზნით ჩამოსულ ადამიანებს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ვ. ჯაოშვილი, ქუთაისი, თბ. 1989 წელი.
2. გ. მჭედლიძე, ქუთაისის XIX საუკუნის ბოლო მეოთხედში, ქუთ. 2011 წელი.
3. ნ. კვეზერელი-კოპაძე, საქართველოს ძველი ხიდები თბ. 1972 წელი.
4. შ. ლომთაძე, – წითელი ხიდი, გაზ. „ქუთაისი“, 19 სექტემბერი. 1964 წელი.
5. ან. კარბელაშვილი, ამბავი პირველი რკინის ხიდისა, გაზ. „ლიტერატურული საქართველო“, 1983 წელი 19 აგვისტო.
6. ან. კარბელაშვილი, თბილისის რკინის ხიდები, გაზ. „თბილისი“, 27 მაისი, 1986 წ.
7. ან. კარბელაშვილი, რკინის ხიდის ოდისეა, გაზ. „იმერეთის მოამბე“, 1996 წ. 19 მარტი.
8. ა. ცისკარიძე, „წითელი ხიდის ბიოგრაფია“, გაზ. „სოფლის ცხოვრება“, 16 ივნისი, 1987 წელი.
9. გაზ. „ახალი გაზეთი“, რეაბილიტირებულ ხიდებს ქალაქი დაგვიანებით ჩაიბარებს 4 – 10 ივლისი, 2011 წელი.
10. газ. „Кавказ“, 1862 г. №47.
11. Кавказский Календар, 1851 год.
12. ქუთაისის ცენტრალური არქივი, ფონდი 108, საქმეები – 524; 297; 1235; 1590; 885; 3051; 3944; 4287.

ჯაჭვის ხიდი

მდინარე რიონის მარცხენა სანაპირო ჯაჭვის ხიდიდან მწვანეყვავილამდე ჩვენი ქალაქის ერთ-ერთი უძველესი ისტორიული ადგილია. ამას მოწმობს არა მარტო წერილობითი წყაროები, არამედ მატერიალური კულტურის ის ნაშთები, რომლებიც აქ დღემდე შემორჩენილა. დაკვირვებული თვალი ქალაქის ამ ნაწილში ადვილად შენიშნავს შორეული წარსულის ძეგლებს, რომელთაგან, უპირველეს ყოვლისა, აღსანიშნავია „ჯაჭვის ხიდი“ (ნ. ბალანჩივაძე, 1959 : 29 აგვისტო).

თავისი სიძველით ყურადღებას იქცევს ხიდის თაღოვანი ბურჯები. ისინი ახლაც მკვიდრად დგანან წყალში. გულდინჯად გამოიყურებიან და აინუნშიაც არ აგდებენ გიჟი რიონის მჩქეფარე ტალღებს, მათს გამუდმებულ თავანყვეტილ კვეთებას, საოცარია, ამ ხნის მანძილზე ყველაფრის შემმუსრავ დროსა და წყალს ვერაფერი დაუკლია ჩვენი წინაპრების ამ საუცხოო არქიტექტურული ნაგებობისათვის. იგი დღესაც ასრულებს თავიანთ დანიშნულებას (იქვე).

ბურჯები დაშენებულია მდინარისპირა პატარა კლდეებზე და ნაწილობრივ წყალში დგას. თითოეული ბურჯი წარმოადგენს ორი ოთხკუთხა ფორმის კოლონის ან ბოძის შეერთებას მათ შუაგაყვანილი ორი

თალით. თითოეული კოლონის სიგანე უდრის დაახლოებით 3,7 მეტრს, ხოლო სიგრძე – 10,8 მეტრს. მთელ ბურჯს აქვს ნავისებური ფორმა და სიგრძით 14,5 მეტრია, ხოლო სიგანით დასავლეთის ბურჯების მხრიდან – 10,6 მეტრი. სიმაღლე ცალ-ცალკე უდრის 7,2 მეტრს, მდინარის მარცხენა და მარჯვენა ნაპირზე მდგარი ბურჯები შეერთებული იყო მესამე თალით, რომელიც წარმოადგენდა ხიდის მთავარ სავალ ნაწილს და სიგრძით 25,8 მეტრი უნდა ყოფილიყო. დღემდე შემორჩენილი ხიდის ბურჯების არქიტექტურული ფორმა და სამშენებლო ტექნიკა გვაფიქრებინებს, რომ ხიდი აგებულია XVI საუკუნეში (იქვე).

„ჯაჭვის ხიდი“ საუკუნეების მანძილზე, რა თქმა უნდა, სახეს იცვლიდა. იგი ბევრჯერ არა იმდენად სიძველით, რამდენადაც ქალაქზე მტრების თავდასხმის დროს დაზარალდა. ქვის ხიდი უკეთ, ქვიტკირით ნაშენი თალი, რომელიც ბურჯებს ეყრდნობოდა და ხიდის ძირითად სავალ ნაწილს წარმოადგენდა, XVIII ს. დასაწყისისათვის აღარ არსებობდა. ტიმოთე გაბაშვილის მიერ 1737 წელს შედგენილ იმერეთის რუკაზე, სადაც ქუთაისის სხვა ნაგებობებთან ერთად, მოცემულია „ჯაჭვის ხიდის“ კონტურიც, ხიდის სავალ ნაწილად მოჩანს არა ქვითკირის თალი, არამედ ხის ძელები თუ ფიცრები. ეს იმდენად გარკვეულად არის გამოსახული რუკაზე, რომ სხვა აზრს არ იწვევს.

XVIII ს. დასაწყისისათვის, როგორც ეს იმავე რუკიდან ჩანს, „ჯაჭვის ხიდს“ მდინარის მარცხენა ნაპირთან ცილინდრული ფორმის კოშკი ჰქონდა, რომელიც

ალბათ განკუთვნილი იყო ხიდისა და ზედა, მთავარ ქალაქში შესასვლელი გზის დასაცავად. ასეთი ნაგებობა, როგორც ცნობილია, საერთოდ დამახასიათებელია ფეოდალიზმის ეპოქისათვის. შინაფეოდალური ომები და უცხოელ დამპყრობთა თავდასხმები, რასაც მაშინ განუწყვეტელი ხასიათი ჰქონდა, ბუნებრივია, ქალაქში შესასვლელი ხიდის გამაგრებასაც მოითხოვდა.

„ჯაჭვის“ ხიდის კოშკი ორსართულიანი ნაგებობა უნდა ყოფილიყო; ქვედა სართული წარმოადგენდა თაღოვან გასასვლელს, რომელსაც კარები ჰქონდა, ზედა მეორე სართული კი — სიმაგრეს, რომელსაც სათოფურები ჰქონდა და რომელშიც იდგნენ „ხიდის კარის“ დამცველები. რუკის შემდგენელს ამ კოშკის მონახაზზე მიუწერია „ხიდის კარი“ (იქვე).

„ხიდის კარი“ იცავდა იმ ხიდს, რომელიც რიონის მარცხენა მხარის ქუთაისს აკავშირებდა მარჯვენა სანაპიროზე მდებარე ციხე-ქალაქთან. იგი წარმოადგენდა ორსართულიან ნაგებობას. პირველი სართული თაღოვანი გასასვლელია, რომლითაც შედიოდნენ ხიდზე, ხოლო მეორე სართული, რომელსაც ბანური სახურავი და დაკბილული პარაპეტი ჰქონდა, სათვალთვალოდ და თავდაცვისათვის იყო მომარჯვებული (ნ. ბალანჩივაძე, 1976 : 4).

„ხიდის კარის“ წინ მდებარე ტერიტორია სამი მხრიდან შემოზღუდული იყო 300 მეტრი სიგრძის გალავნით, რომელიც მდ. რიონსა და „ხიდის კარის“ მხრივ ღია იყო. ამ ზღუდე გალავანს ჰქონდა ორი საბრძოლო კოშკი. ერთი სამხრეთ-დასავლეთ ფრთაზე, მეორე —

გალავნის აღმოსავლეთის კედელში; ეს უკანასკნელი ამავე დროს კარიბჭეს წარმოადგენდა.

ნანგრევები, რომლებიც დღემდეა შემორჩენილი, კათოლიკური ეკლესიის შენობის გვერდით, ხიდის-თვის სასიმაგრე ნაგებობათა ნაშთია. ეს არის, როგორც ითქვა, ქვის მსხვილი კვადრებით ნაგები კედელი, რომელიც იწყება მდინარის ნაპირიდან, გამოდის ყოფილი კლარა ცეტიკინის (დღევანდელი მ. დვალის-ვილის) ქუჩაზე, კვეთს მას და კათოლიკური ეკლესიის ეზოში უჩინარდება. ამ კედლის ნაშთი ახლა სიგრძით 18 მეტრია და სევასტოპოლის (დღ. დავითისა და კონსტანტინეს) ქუჩამდე აღწევს, შემდეგ კი მისი მხოლოდ საძირკველი მოჩანს.

ხიდისთავის ზღუდე-გალავანი და კოშკები იცავდა ხიდს, რომელიც აგრეთვე, როგორც ითქვა, გამაგრებული იყო და მის ირგვლივ მდებარე დასახლებას ეგრეთ წოდებულ „სლობოდას“ მტრის თავდასხმის დროს, რაც ასე ხშირი იყო ფეოდალურ ეპოქაში, მოსახლეობა თავს აფარებდა ამ ზღუდე-გალავანს (ნ. ბალანჩივაძე, იქვე).

ხიდისთავი თავისი „ხიდის კარით“ და ზღუდე-გალავნით ძველი ქუთაისის მთელი ციხე-ქალაქის ერთიანი სამხედრო-თავდაცვითი სისტემის ორგანულ ნაწილს წარმოადგენდა.

ზემოთ ხსენებული ხიდის დამცველი კოშკი, ისე როგორც ქალაქის არა ერთი სხვა ნაგებობა, ოსმალებმა დაანგრიეს XVIII ს. შუა წლებში. გერმანელი მეცნიერი და მოგზაური გიულდენშტედტი, რომელმაც ქუ-

თაისი ინახულა XVIII ს. 70-იან წლებში, ხიდის კარის კოშკს არ ახსენებს, თუმცა „ჯაჭვის ხიდს“ საკმაოდ დაწვრილებით აღგვიწერს. მას ამ ხიდის შესახებ ნათქვამი აქვს „ამის ქვემოთ არის რიონზე ხიდი სიგრძით 80 ნაბიჯი, სიგანით 8 ნაბიჯი. ორივე ნაპირას არის ორი თალი, რომელნიც მდინარის კალაპოტში 25 ნაბიჯით შედიან და რომელნიც შეერთებულნი არიან 30 ნაბიჯის სიგრძის მქონე ხის ხიდით“ (გიულდენშტედტი, 1962 : 141). ცხადია, ხიდის კოშკი ამ დროისათვის უკვე აღარ არსებობდა, წინააღმდეგ შემთხვევაში შეუძლებელია იგი გერმანელ მეცნიერს არ მოეხსენებინა. გიულდენშტედტის აღწერილობიდან საინტერესოა ისიც, რომ ამ დროისათვის ბურჯების შემაერთებული ხიდი კვლავ ხისაა.

ასევე ხისაა ხიდი, მაშინაც, როცა ქუთაისი ინახულა ფრანგმა კონსულმა გამბამ, რომელიც ქუთაისში იმყოფებოდა 1822 წელს. გამბა ქალაქში შემოვიდა დასავლეთის მხრიდან, ახლანდელი დავით და კონსტანტინეს ქუჩიდან, სადაც მაშინ ქუჩა კი არ გადიოდა, არამედ საცალფეხო ბილიკი ფრიალო კლდეზე. იგი წერს: „ეს გზა, ერთის მხრივ, ებჯინება საკმაოდ მაღალ მთას და მეორეს მხრივ 60 ფუტზე მეტ სიმაღლეზე მიჰყვება ფაზისს (მდ. რიონი – ვ. ნ.). გზა ისეთი ვიწრო იყო, რომ ორი ფორანი ვერ გაივლიდა ერთად, და ამასთანავე ამდენად დარღვეული, რომ ყოველ წუთას საფრთხე მოგველოდა, წყალში არ გადავყირავებულყავით (ფ. გამბა, 1987:102).

სანამ მივიდოდით ხიდამდე, რომელიც ძველ ქალაქს ჰყოფს ახლისაგან, ფრთხილად უნდა გვევლო, რადგან

გზის დაქანება ძალიან დიდი იყო. საშიშროებას არ იყო მოკლებული ხიდზე გასვლაც კი. ხიდის ბურჯები ქვისაა და მგონი ძალიან ძველი ნაკეთობისა, მაგრამ შუა თალი წყალდიდობის დროს მოშლილა, ხოლო მის შემცვლელ კოშკებზე გადებული ფიცარი იმდენად თხელი იყო, რომ საშიშროებას წარმოადგენდა, ერთ მშვენიერ დღეს ეტლის სიმძიმის ქვეშ არ ჩამტვრეულიყო (იქვე).

როგორც ვხედავთ, ჩვენს მიერ მოტანილი ცნობები ძველ წერილობით წყაროებიდან სრულიად არ იხსენიებს ჯაჭვს, რომლის სახელი ამ ხიდს მიუთვითებს. ამ ხიდს ჯაჭვის ხიდი არ ჰქვიადა თვით XIX საუკუნის პირველ ნახევარშიც კი. გაზეთი „კავკაზი“-ს 1860 წლის ერთ-ერთ ნომერში მოთავსებული წერილი ქუთაისის შესახებ ამ ხიდს კვლავ ხის ხიდად იხსენიებს.

მაშ, რა დროიდან უნდა დარქმეოდა მას სახელი „ჯაჭვის ხიდი“? ჩვენი ფიქრით, XIX ს. 60-იანი წლებიდან, უფრო ზუსტად 1866 წლიდან, როცა მის სავალ ნაწილზე, ხის კოჭების ნაცვლად, ჯაჭვები გააბეს. ჯაჭვი ორი იყო, თითოეული სიგრძით 12 საჟენი, ხოლო მათზე ხის ფიცრები იყო გადებული (ნ. ბალანჩივაძე, 1959 : 4).

ჯაჭვის ხიდი – საბაგირო – დაკიდებული ხიდების პრინციპზე იყო აგებული. ხიდი შემდეგი სახისაა: მის ძველთაგან არსებული ქვის საყრდენების ორივე მხარეზე მდინარისაკენ მიშვებულ შვერილებზე, ამოყვანილ იქნა ორ-ორი ოთხკუთხა ფორმის საყრდენი ბოძები, რომლებიც ხიდის სავალ ნაწილზე აუცილებელი

იყო ზემოთ 5 მეტრამდე, ზედა თავები მორთული იყო ქვაზე ამოჭრილი ძველებური ციხის დაკბილული კედლების მსგავსი ფორმის გვირგვინით, მათში დატოვებული მცირე ზომის ოთხკუთხა ხვრელებით, რომლებშიც გადატარებული იყო ხიდის მალის კონსტრუქციის დამჭერი ორფა ბაგირები, ერთმანეთთან შეკრული ჯაჭვების მსგავსად, რომლებიც ხიდის საყრდენების ბოლო ნაწილებში იყო დამაგრებული (შ. ლომთაძე, 1964 : 3).

თვით ხიდის კონსტრუქცია წარმოადგენდა ხის გისოსებიან ორ ფერმას, სიმაღლით 1,20 მეტრამდე, რომელთაც ქვემოდან ამოფარებული ჰქონდათ ხიდის სიგანის ტოლი, ხის 20 ცალი კოჭი. თითოეული მათგანი ბოლოებით აკიდებული იყო ლითონის ღეროებით ბოძებზე გადაჭიმულ ჯაჭვზე, ხოლო აღნიშნული ხის ორი ფერმა ხიდის მოაჯირის მოვალეობასაც ასრულებდა (იქვე).

აღნერილი ახალი ხიდის კონსტრუქცია და სახე, ერთის შეხედვით, მეტად მსუბუქი და ლამაზი იყო, თანაც ქუთაისისათვის ახალ და ორიგინალურ ნაგებობას წარმოადგენდა, რომელსაც ხალხი აღტაცებაში მოუყვანია და იგი სწრაფადაც მოუწიათლია. მას ამ დროიდან „ჯაჭვის ხიდი“ უწოდეს. დღესაც როცა ხიდის ჯაჭვებიდან აღარაფერი შემორჩენილა, მაინც დამაჯერებლად და შეუცვლელად გაისმის სახელი – „ჯაჭვის ხიდი“.

„ჯაჭვის ხიდის“ სახელი რომ XIX ს. 60-იანი წლებიდან მოდის, ამას კარგად გვიდასტურებს გაზ. „დროე-

ბის“ ერთი კორესპონდენცია, რომელიც აღწერს 1869 წლის იანვარში „ჯაჭვის ხიდის“ ჩანგრევას და მასთან დაკავშირებულ სამწუხარო ამბავს. კორესპონდენციაში ნათქვამია: „იანვრის ღამის 9 საათზე შემოვიდნენ ქუთაისს თბილისიდან მოლაკნები და ავლაბრელების 9 ფურგუნი დატვირთული სხვადასხვა საქონლით: ბამბით, თუ მანუფაქტურით და რამოდენიმე პირს მათს ფურგუნებში მჯდომარე მგზავრები... ამ საძაგელს თოვლჭყაპში, საშინელ სიცივიან ბუქში შეუდგნენ ამ ორი წლის ახალ გაკეთებულ „ჯაჭვის ხიდს“ და ხუთი ფურგუნი თავისუფლად მშვიდობიანად, როგორც იყო გავიდა გაღმით მხარეს და დანარჩენი უკან მიმყოლი ოთხი ფურგუნი რომ შედგა ამ ხიდზე... დაეცა. ხიდის ერთი ჯაჭვი განყვეტილა და ოთხი საზიდარი მდინარეში ჩავარდნილა (ციტირებულია ნ. ბალანჩივაძის სტატიიდან – ვ. ნ.). ამ კორესპონდენციიდან ჩანს, რომ ჯაჭვის ხიდი 1869 წლისათვის სამი წლის გაკეთებული ყოფილა და მისი ასეთი სახელი სწორედ ამ დროიდან უნდა მოდიოდეს (ნ. ბალანჩივაძე, 1959 : 4).

1869 წელს ჩანგრეული ხიდის აღდგენა დიდხანს შეუძლებელი გახდა და ეს გასაკვირი არ უნდა იყოს, რადგან ქალაქს იმ დროისთვის არ ჰქონდა იმხელა ბიუჯეტი, რომ ახალი ხიდი გაეკეთებინა. მითუმეტეს ქუთაისში 1875 წლიდან შემოვიდა თვითმმართველობა, რომლის ბიუჯეტი ჯარისკაცების ბინასა და პოლიციას ძლივს ჰყოფნიდა. მხოლოდ ჩანგრევიდან 10 წლის შემდეგ დაისვა ქალაქში ჯაჭვის ხიდის აღდგენის საკითხი და თვით მოსახლეობის შემოწირულობა რომ არა, იგი

შემდგომშიც გაუკეთებელი დარჩებოდა (ნ. ბალანჩივაძე, იქვე).

1873 წელს ნიკოლოზ ალავიძემ, ზაქარია შათიროვმა და ისრაელ ხანანაშვილმა ნებართვა თხოვეს ქუთაისის ქალაქის გამგეობას ჯაჭვის ხიდის განახლებაზე, საკუთარი ხარჯით, იმ პირობით, რომ განახლებიდან 2,5 წლის განმავლობაში შემოსავალი მათი იქნებოდა (ქ.ც.ა, ფონდი 108, ს.2, ფ.13)*

1879 წელს ჯაჭვის ხიდის აღდგენის მოსამზადებლად დაიხარჯა 7 ათასი მანეთი (ქ.ც.ა, ფონდი 108, ს. 272, ფ.21).

1881 წლის დეკემბერში ქუთაისის სინამდვილეში რეალურად დადგა საკითხი მესამე რკინის ხიდის გაკეთებაზე, ე.ი. „ჯაჭვის ხიდი“ (გაზ. შრომა, 1881, № 14 : 2)

1881 წ. „გუშინ საკრებულოს საქალაქო რჩევამ გადასწყვიტა, რომ ქალაქის გამგეობამ ხმოვნებს დ. ალავიძეს, პ. ფირალოვს და ხანანაშვილს პირობა შეუკრას განყვეტილის ჯაჭვის ხიდის ადგილას ახალი რკინის ხიდის გაკეთებაზე და რაც ქალაქის შემოსავლისაგან ამ საქმისათვის ფული არის გადადებული, ალავიძეს და სხვებს ქალაქის რჩევის ნება-დართვით რაც ფული შეუკრებიან და ბანკში შეუნახავთ, ყველა ეს ფული მიეცეს მათ ახლავე, რომ საქმეს საჩქაროდ შეუდგნენ (გაზ. „შრომა“, 1881 : 3).

ქალაქის გამგეობაში რა მოხდა, რატომ არ მისცეს ზემოთ დასახელებულ პირებს აშენების უფლება, არ

* მასალების მონოდებისა და მითითებისთვის მადლობას მოვახსენებთ ბ-ნ მ. კეზევაძეს.

ვიციტ, მაგრამ 1884-1885 წლებში ქალაქის ხარჯით აღადგინეს „ჯაჭვის ხიდი“. ინგლისში გარნერის მიერ დამზადებული ლითონის ფერმა ინჟინერ: გ. ზალსკიმ დაამონტაჟა (ახალი ხიდი სამეფო ხიდადაც იწოდება) (საქართველოს ძველი ქალაქები, ქუთაისი, თბ. 2006, გვ. 119).

მართალია, ამ ახლად აღდგენილ ხიდს, რომელიც თითქოს თავისი პირვანდელი სახით დღესაც არსებობს, ჯაჭვები აღარ ჰქონდა, სახელი მაინც ძველი შერჩა და ახლაც „ჯაჭვის ხიდად“ იწოდება.

1913 წელს „ჯაჭვის ხიდს“ ჩაუტარდა კაპიტალური შეკეთება. შეიცვალა საფარი (სავალი ნაწილი), შეიღება რკინის ფერმა და სხვა, რაც 4000 მანეთზე მეტი დაჯდა (ქ.ც.ა, ფონდი 108, ს. 4287, ფ. 85).

XX საუკუნის 30-იან წლებში ხიდის ძველი საყრდენები ისევ გადაკეთდა და მასზე გაიდო ლითონის ფერმები. 1963 წელს კი ძველი ხიდი გააგანიერეს. გისოსიანი ფერმის გვერდზე გაჩნდა ახალი, სულ სხვა ტიპის ლითონის ფერმა. ამით შესაძლებელია ეხლა მინიმალური სიგანის ტროტუარის გაკეთება. ამრიგად ჯაჭვის ხიდმა დღემდე ოთხჯერ განიცადა სახეცვლილება (გვაქვს თუ არა ხიდების პრობლემა? 1990 : გვ. 3).

როგორც ვიციტ, ხიდები ბერდებიან, განუწყვეტელი დატვირთვის შედეგად მზიდი კონსტრუქციები იღლება. რკინის კოჭები კოროზიას განიცდიან და საჭიროა დროული შეკეთება, აღდგენა ან სრულად განახლება.

ჯერ კიდევ 1986 წელს, საქართველოს პოლიტექნიკური ინსტიტუტის ხიდების კათედრის ლაბორატო-

რიამ პროფესორ კიზირიას ხელმძღვანელობით ჩატარა ქუთაისის ხიდების გამოცდა „ჯაჭვის ხიდის“ შესახებ გაკეთდა დასკვნა, რომ იგი სრულიად ამორტიზებულია და ექსპლოატაციისთვის უვარგისი.

გამომდინარე ლაბორატორიული დასკვნიდან, დაიწყო „ჯაჭვის ხიდის“ მშენებლობა. უფრო სწორად, ახალი ხიდის აგება, 1993 წელს, მაგრამ თანხების უქონლობის გამო, მშენებლობა რამდენჯერმე შეჩერდა, დროთა სიახვემაც ამ საქმეს თავისი დალი დაასვა. ფაქტობრივად აიგო ახალი ხიდი. აიგო ახალი საყრდენი ბურჯები. ეს მოხდა 1995 წელს.

ძეგლთა დაცვის კომიტეტის მითითებით, შენარჩუნებულია ძველი ხიდის საყრდენების ფრაგმენტები, რომელთაც წმინდა სიმბოლური მნიშვნელობა აქვთ (დ. ჩხატარაიშვილი, 1995 : 4).

ჯაჭვის ხიდს აშენებდა „ხიდმშენის №108 სამმართველო (უფროსი ანდრო აბრამიძე, ქუთაისის უბნის უფროსი მურმან ხურცილავა), დამკვეთი იყო ქუთაისის კაპიტალური მშენებლობის სამმართველო.

აღსანიშნავია, რომ ხიდის მალეზად გამოიყენეს რკინა-ბეტონის კოჭები, რომელთა დატვირთვა გაუძლებს ნებისმიერ ტრანსპორტს (საერთოდ ხიდის კონსტრუქციული გაანგარიშებისას, იგულისხმეს, რომ მან საუკუნეს უნდა გაუძლოს) (იქვე).

ჯაჭვის ხიდი ერთ-ერთი რთული სატრანსპორტო კვანძია, იგი ქალაქის ცენტრს აერთებს მდინარე რიონის მარჯვენა მხარის დასახლებასთან. ხიდზე გადის, აგრეთვე, რესპუბლიკური მნიშვნელობის გზა რაჭა-ლეჩხუმისკენ.

გამოყენებული ლიტერატურის სია:

1. ნ. ბალანჩივაძე, ჯაჭვის ხიდიდან მწვანეყვავილამდე, გაზ. „სტალინელი“, 30 აგვისტო, 1959 წელი.
2. ნ. ბალანჩივაძე, ხიდისთავი, გაზ. „ქუთაისი“, 9 ივნისი, 1976 წელი.
3. გიულდენშტედტის მოგზაურობა საქართველოში, გერმანული ტექსტი ქართული თარგმანითურთ გამოსცა და გამოკვლევა დაურთო, გ. გელაშვილმა, ტ. I. თბ. 1962 წელი.
4. შ. ლომთაძე, ჯაჭვის ხიდი. გაზ. „ქუთაისი“, 10 ივლისი, 1964 წელი.
5. გვაქვს თუ არა ხიდების პრობლემა. გაზ. „ქუთაისი“, 5 ივლისი, 1990 წელი.
6. დ. ჩხატარაიშვილი, „სიყვარული გზად და ხიდად“. გაზ. „ქუთაისი“, 28 აგვისტო, 1995 წელი.
7. ე. ფირცხალავა, ხიდებსაც აქვთ ისტორია, გაზ. „იმერეთის მოამბე“, 3 ოქტომბერი, 1995 წელი.
8. ვ. ჯაოშვილი, ქუთაისი, თბ. 1989 წელი.
9. ვ. ჩაკვეტაძე, ქუთაისის ისტორიიდან, თბ. 1960 წელი.
10. ფ. გამბა, მოგზაურობა ამიერკავკასიაში, ფრანგულიდან თარგმნა, კომენტარები დაურთო მზია მგალობლიშვილმა, თბ. 1987 წ.
11. ქ.ც.ა, ფონდი 108, ს. 2, ფ. 13; ს. 272, ფ. 21; ს. 4287, ფ. 85.
12. გაზ. „შრომა“, №14, 1881 წ.
13. გაზ. „შრომა“, №8, 1881 წ.
14. საქართველოს ძველი ქალაქები, ქუთაისი, თბ. 2006 წ.

დავით აღმაშენებლის სახელობის (მეოთხე) ხიდი მდ. რიონზე

დავით აღმაშენებლის გამზირის (ყოფილი ლენინის პროსპექტის – ვ.წ.) ღერძზე დამთხვევით მდინარე რიონზე გადადებული ხიდის სახელწოდება დღეისათვის დავით აღმაშენებლის სახელობისაა. იგი ხან მეოთხე და ხან ახალ ხიდად მოიხსენიებოდა, მაგრამ სხვებისგან განსხვავებულად, მას ახალ ხიდს ვუწოდებთ, რადგან იგი მდინარე რიონზე აგებულ საქალაქო ხიდებს შორის ყველაზე ახალია. „წითელი“, „თეთრი“ და „ჯაჭვის“ ხიდების შემდგომ.

ჯერ კიდევ XX საუკუნის დასაწყისში ქალაქ ქუთაისის თვითმმართველობას გადაუწყვეტია აეგო მეოთხე ხიდი ბალახვანში, იქ, სადაც ბორანი მოქმედებდა, რადგან ქალაქის მზარდმა განაშენიანებამ და აქვე დაბანაკებულ სამხედრო ნაწილებს ხელი ეშლებოდათ მდინარე რიონზე გადასვლისას. ქუთაისის ცენტრალურ არქივში არსებობს დოკუმენტები, რომლებიც გვაუწყებენ ამის შესახებ. ვნახოთ, რას მოგვითხრობენ არქივის გაყვითლებული ფურცლები: 1903 წელს ქუთაისის ქალაქის თავი დ. ლორთქიფანიძე მოახსენებდა ქალაქის სათათბირო ორგანოს შემდეგს, რომ „აუცილებლად საჭიროა ქალაქ ქუთაისში აშენდეს მეოთხე ხიდი მდ. რიონზე, იმ ადგილას, სადაც ბო-

რანი მოძრაობს, თუმცა საქალაქო მმართველობამ იცის რა თანხებთანაა დაკავშირებული ყოველივე ეს და ქალაქის მწირი ბიუჯეტიდან გამომდინარე შეუძლებელია აშენდეს ხიდი, თუმცა შეიძლება ამ ხიდზე მოსახლეობას დაუწესდეს გადასახადი, რომლითაც თანდათან დაფარული იქნება თანხა (ამის მაგალითები იყო „თეთრი“ და „წითელი“ ხიდზე გადასვლისას დაწესებული თანხა – ვ. ნ.) ქალაქის მმართველობა ფიქრობს აქ აშენდეს რკინის ხიდი, რომელიც ძალიან ძვირი დაჯდება.

ამასთან ერთად ქალაქის თავი ითვალისწინებდა იმას, რომ ამიერკავკასიის რკინიგზის სამმართველოს გადაწყვეტილი აქვს სადგურ რიონთან ძველი რკინის ხიდის მაგივრად ააშენოს ახალი თანამედროვე ხიდი.

ქალაქის თავი ლორთქიფანიძე აყენებს წინადადებას, რომ ეთხოვოს ქალაქის სამხედრო ხელმძღვანელობასთან ერთად რკინიგზის სამინისტროს, ძველი რკინის ხიდის ვარგისი ნაწილები დაუთმონ ქალაქს, რათა მდ. რიონზე აშენდეს მოსახლეობისათვის ახალი რკინის ხიდი და მისი მშენებლობის დროს გამოიყენონ ძველი რკინიგზის ხიდის ნაწილები.

სამხედროები, რომლებიც ცხოვრობენ მდ. რიონის ნაპირას, მძიმე არტილერიის გადატანა უწევთ მდინარის მეორე ნაპირას და მათთან ერთად თხოვნას უფრო დააკმაყოფილებდნენ და მდინარე რიონზე აშენდებოდა ახალი მეოთხე ხიდი ქალაქის ქვედა ნაწილში (ქ.ც.ა, ფონდი 108, საქ. 2756, ფ. 1) ეს წინადადება საკრებულოს გააცნო ქალაქის თავმა 1903 წ. 1 ივნისს. მას

მხარი დაუჭირეს. ქალაქ ქუთაისის იმდროინდელმა თავმა დ. ლორთქიფანიძემ მიმართა იმავე წლის 5 ივლისს ქუთაისის სამხედრო გუბერნატორს დახმარებისა და შუამდგომლობის შესახებ ზემდგომ ორგანოებთან. ბატონმა ლორთქიფანიძემ, გუბერნატორთან მიმართვაში აღნიშნა, რომ ახალი ხიდის მშენებლობა ბალახვანში მდინარის ორსავე ნაპირას მცხოვრებთა ინტერესებში შედიოდა. ასევე აქვე დაბანაკებული სამხედრო გარნიზონისთვისაც მისაღები იქნებოდა, რადგან მათ უხდებოდათ მდ. რიონის რამდენჯერმე გადალახვა და სამხედრო ტექნიკის გადატანა-გადმოტანა, რაც ძალიან ძნელი შესასრულებელი იყო. ქალაქის თავი ქუთაისის სამხედრო გუბერნატორს თხოვს დახმარებას იმაში, როცა რკინიგზის სამმართველო დაიწყებს მდ. რიონზე რკინიგზისთვის ახალი თანამედროვე ხიდის მშენებლობას, ძველი ხიდის ვარგისი ნაწილების ხელში ჩაგდებაში დაეხმაროს, რათა ახალი ხიდის მშენებლობა იაფი დაჯდომოდა ქალაქს (იქვე ფ. 2).

1904 წლის 4 ოქტომბერს ქუთაისის სამხედრო გუბერნატორმა ქუთაისის ქალაქის თავს ლორთქიფანიძეს უპასუხა, რომ თქვენი თხოვნა გადავეცი სამხედრო უწყების ზემდგომ ორგანოებს, რათა გვეთხოვა რკინიგზის სამმართველოსთვის ხიდის დემონტაჟის დროს ქალაქს გამოეყენებინა ვარგისი ნაწილები ძველი ხიდისა და ამისთვის მიემართათ გზათა მიმოსვლის სამინისტროსათვის.

გზათა მიმოსვლის სამინისტროს თანაშემწემ, საი-

დუმლო მრჩეველმა მიასოდოვ-ივანოვმა საქმის კურსში ჩააყენა თავისი ხელმძღვანელობა და დაარწმუნა ისინი, რათა რკინიგზის კომიტეტს ქალაქ ქუთაისისათვის გადაეცა სადგურ რიონის ძველი რკინიგზის ხიდი, რომელიც სახელმწიფო ხაზინას უფრო იაფი დაუჯდებოდა (იქვე, ფ. 3), მაგრამ ყველაფერი უშედეგოდ დამთავრდა. გზათა მიმოსვლის სამინისტრომ ვერ გაიმეტა ქუთაისისათვის ხიდის ნაწილები.

ქუთაისში განლაგებული იყო იმ დროისათვის მეფის რუსეთის არმიის 51-ე ქვეითი დივიზია, რომლის მეთაური მიმართავდა ქალაქის სამხედრო გუბერნატორს და გამოთქვამდა მეოთხე ხიდის აშენების შემთხვევაში მზადყოფნას მონაწილეობა მიეღოთ ჯარისკაცებს მის მშენებლობაში.

51-ე ქვეითი დივიზიის მეთაური მიმართავს რა ქალაქის სამხედრო გუბერნატორს (1912 წ. 28 იანვარი) თავის მოხსენებაში აანალიზებს იმ თვალსაზრისს, რომელიც მას ჩამოუყალიბდა ამ საკითხთან დაკავშირებით: „ჩემამდე მოსული ხმებით ქალაქის თვითმმართველობა აპროექტებს მეოთხე ხიდს მდინარე რიონზე, იქ, სადაც ბორანი მოქმედებს ქალაქის ქვემოთ. თუ ეს განხორციელდება ქალაქის გარნიზონისთვის რა შემთხვევაში იქნება სასარგებლო: პირველი, თუ ჩვენ განვათავსებთ ბანაკს საღორიის ტყეში. ეს მნიშვნელოვნად შეამცირებს მანძილს სასროლეთსა და დივიზიის სამეურნეო ნაწილებს შორის, რომლებიც განლაგებულია მდინარის ორსავე მხარეს. მეორე: სიახლოვე საარტილერიო და ქვეითი ნაწილებისა რკი-

ნიგზის ვაგზალთან, რათა მობილიზაციის (ანუ განგაშის დროს – ვ. ნ.) შემთხვევაში ჩატვირთვა მოხდეს და გადმოტვირთვა ტვირთის და ცოცხალი ძალისა საგანგებო მდგომარეობის დროს დროულად. მესამე: სწრაფად მოხდება დივიზიის ნაწილების მობილიზება და შეხვედრა, რომლებიც განთავსებული არიან მდინარის ორსავე მხარეს. განსაკუთრებით მდინარის მარცხენა მხარეს. გამომდინარე ასეთი სარგებლობიდან, გთხოვთ გვიშუამდგომლოთ ზემდგომ ორგანოებთან, რათა დაჩქარდეს მეოთხე ხიდის მშენებლობა მდ. რიონზე, რომელიც სასარგებლო იქნება აგრეთვე მდინარის მხარეს მცხოვრებთათვის (ქ.ც.ა. ფონდი 108, საქ. 4152, ფ. 1). ამ თხოვნას ხელს აწერს დივიზიის მეთაური გენერლ-მაიორი, რომლის გვარი კარგად არ იკითხება ფურცლის დაზიანების გამო.

ქუთაისის გუბერნატორს თხოვნით მიმართეს, აგრეთვე, ამავე წლის 12 თებერვალს, მდინარე რიონის ორსავე მხარეს მცხოვრებმა მოქალაქეებმა. მათ თავიანთ თხოვნაში ჩამოაყალიბეს აზრი, როგორც თავისთვის ისე სამხედრო ნაწილებისთვის, რა სარგებლობის მომტანი იქნებოდა ხიდის მშენებლობის დაჩქარება და აშენება. ისინი გუბერნატორს თხოვდნენ, ქალაქის საკრებულოს უახლოეს სხდომაზე გაეტანათ ეს საკითხი და დადებითად გადაეჭრათ. მათ მეოთხე ხიდის ასაშენებლად აირჩიეს კომისია მესხეთის (დღევანდელი ნ. დუმბაძის ქ.) ქუჩიდან 19 ადამიანი; გეგუთის (დღევანდელი ასათიანის და ტაბიძის ქ.) 25 კაცი; ბალახვნის (დღ. აკ. წერეთლის) ქუჩიდან

6 კაცი (იქვე. ფ. 8-9), მაგრამ, როგორც ყოველთვის, მეფის მოხელეებში გამეფებული ბიუროკრატიული, რუტინული დამოკიდებულებისა და მექრთამეობის გამო, ეს საკითხი ამას იქით არ წასულა. მალე კი დაიწყო პირველი მსოფლიო ომი, ყველა თანხა და სახსარი ომისაკენ იქნა მიმართული. შემდგ რევოლუცია, გადატრიალებები და საქართველოში საბჭოთა (ნითელი) რეჟიმის დამყარება, ვის ეცალა მეოთხე ხიდისათვის, სანამ საბჭოთა ხელისუფლებას არ დასჭირდა თავისი მოთხოვნილებისათვის.

ერთი მხრივ იმან, რომ ამ ხიდის აგებამდე ამ ადგილზე არსებულ ბორანს არ შეეძლო დაეკმაყოფილებინა ქალაქის ახალი, გაზრდილი მოთხოვნილებანი და მეორეს მხრივ კი, ძირითადად იმან, რომ მანამდე არსებული ხიდების ტვირთამტანიანობა ველარ უზრუნველყოფდა თანამედროვე სახის მძიმე ტვირთებისა და ტრანსპორტის გატარებას, გადაუდებელ აუცილებლობად იქცა მდინარე რიონზე ახალი, თანამედროვე სახის ხიდის აგება; აღნიშნულის შედეგად 1935-1937 წლებში ინჟინრების ომაძის და ნ. ალხაზაშვილის პროექტით აგებულ იქნა რკინა-ბეტონის ოთხმალიანი ხიდი, რომლის არქიტექტურული ნაწილის ავტორიც იყო ანგარდაცვლილი ბ. ქორქაშვილი (შ. ლომთაძე, 1964 : 2).

სინამდვილეში ხიდის მშენებლობა დაიწყო 1936-1937 წლებში. ბატონ შოთას ეშლება, ინჟინრები იყვნენ გ. ჩომახიძე და ნ. ალხაზაშვილი, არქიტექტორები

იყვნენ ბ. ქორქაშვილი და ცაგარელი (საქართველოს ძველი ქალაქები, 2006 : 139).

რკინა-ბეტონის ახალი ოთხმალიანი ხიდის თაღები, გარდა ორი სანაპირო საყრდენისა, დაყრდნობილია მდინარე რიონში ამოყვანილი გრანიტის ლოდებით მოპირკეთებულ სამ საყრდენზე (ბურჯზე), ხიდის სავალი ნაწილი, რომლის სიგანე 14 მეტრია, დაყრდნობილია ძირითად კონსტრუქციაზე, ტროტუარები კი გადატანილია რკინა-ბეტონის კონსოლებზე, რომელთა რიცხვიც თითოეულ მალში ორ ათეულზე მეტია. ხიდის მოაჯირი გათვალისწინებული იყო თუჯის სხმული მხატვრული სექციებისაგან, რომელთა ბოლოებიც მთავრდება ქვის მასიური ორნამენტირებული პილონებით.

თავდაპირველად ხიდის ადგილსამყოფელი და გრძივი ღერძი განსაზღვრა იქ არსებულმა ბორანმა და მდინარის მარჯვენა ნაპირთან მიმავალმა კეთილმოწყობილმა გზამ, რომელიც შემდგომში ლენინის პროსპექტის გაყვანამდე – (დღევანდელი დავით აღმაშენებლის გამზირი – ვ.წ.) წულუკიძის ქუჩის (დღ. ასათიანის – ვ. წ.) მესამე შესახვევის ტრასით იყო ცნობილი. მიუხედავად აღნიშნულისა, მეტად გასაკვირი, მაგრამ სასიხარულო ფაქტი გახდა, ის, რომ ხიდის ასეთმა თითქოსდა შემთხვევითმა დგომამ ოციოდე წლის შემდეგ შედგენილი ქალაქის რეკონსტრუქციის პროექტში ისეთი მდებარეობითი განლაგება მიიღო, რომ ზოგჯერ წინასწარგანჭვრეტით გაკეთებული ქალაქის მოშენების ელემენტებიც კი შეიძლება არ შერ-

წყმულიყო ასეთი სიზუსტით ქალაქის მომავალ „ორგანიზმში“ (იქვე).

ახალი ხიდი იმ ანგარიშითაა აგებული, რომ მისი ნაპირა თაღოვანი მალეების ქვემოთ, თავისუფლად გატარდება მომავალი სანაპიროს განიერი მაგისტრალები. ხიდის მნიშვნელობა განსაკუთრებული გახდა 1951 წლიდან, როცა მასზე გატარებულ იქნა ლენინის პროსპექტის (დღ. დ. აღმაშენებლის გამზირი – ვ. ნ.). განიერი ტრასა და რომელზედაც 1953 წლიდან მოძრაობდა ტროლეიბუსის ვაგონები.

ხიდი, თავისი კონსტრუქციული გადაწყვეტით, ნამდვილად საუკუნეების ძეგლია. საჭიროა შეიცვალოს მისი იერსახე და მიეცეს თანამედროვეობის შესაბამისი ქალაქის საინჟინრო ნაგებობის – ხიდის სრულყოფილი სახე.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. შ. ლომთაძე, ახალი (მეოთხე) ხიდი, გაზ. „ქუთაისი“, 1964 წელი, 1 დეკემბერი.
2. ქუთაისის ცენტრალური სახელმწიფო არქივი, ფონდი 108, საქმეები № 2756, №4152.
3. ვ. ჯაოშვილი, ქუთაისი, თბ. 1989 წელი.

შოთა რუსთაველის სახელობის (მეხუთე) თაღოვანი ხიდი

ქალაქის ერთი ნაწილის მეორესთან დაკავშირების გაზრდილმა მოთხოვნებამ „თეთრი“ და „წითელი“ ხიდების ექსპლოატაციის ვადების გასვლამ, გაზრდილმა საავტომობილო ნაკადმა ქალაქის ხელმძღვანელობა აიძულა დაეწყოთ მდინარე რიონზე ახალი ხიდის მშენებლობა, რომელიც „თეთრსა“ და „წითელ“ ხიდებს შორის უნდა აშენებულიყო. მშენებლობა დაიწყო 60-იანი წლების დასაწყისში და ხიდი ექსპლოატაციაში შევიდა 1965 წლის 6 ნოემბერს. ყველაფერი, რაც კეთდებოდა იმ დროისთვის ეძღვნებოდა საბჭოთა დღესასწაულებს და არც ამ ხიდის ექსპლოატაციაში შესვლა იყო გამონაკლისი. იგი მიეძღვნა 7 ნოემბრის დღესასწაულს. აი, რას წერდა ამის შესახებ გაზეთი „ქუთაისი“: „ქუთაისის მშრომელებმა სადღესასწაულოდ კიდევ ერთი კარგი საჩუქარი მიიღეს – ექსპლოატაციაში გაშვებულ იქნა რკინა-ბეტონის თაღოვანი ხიდი, მდინარე რიონზე. ქუთაისში იგი მეხუთე ხიდია, რომელიც რუსთაველის ქუჩის ახალი მაგისტრალით გაიყვანეს და უფრო მეტ შნოსა და ლაზათს შემატებს ქალაქის საერთო ანსამბლს (ქუთაისი: 1965 : 7 ნოემბერი).

ახალი ხიდის პროექტი დაამუშავა საქ.ქალაქმშენ-სახპროექტოს ქუთაისის ფილიალმა. მისი ავტორებია არქიტექტორი გივი თოდაძე და რესპუბლიკის დამსახურებული ინჟინერი გიორგი ჩომახიძე. ხიდის სიგრძე 81 მეტრია, მალის ნაშენი სიგრძე კი – 55 მეტრი. ხიდის სიგანე 21 მეტრს უდრის. აქედან ტრანსპორტის სავალი ნაწილი საკმაოდ ფართოა, რაც ხიდს მეტად მოხერხებულს ხდის ტრანსპორტის თავისუფალი მოძრაობისათვის.

დიდი და შრომატევადი სამუშაოები ჩატარდა ხიდის ექსპლოატაციაში დროულად გაშვებისათვის. სამუშაოებს აწარმოებდა ხიდმშენის სამმართველოს ქუთაისის უბანი (უფროსი ნოშრევან ავალიანი, მთავარი ინჟინერი ანდრო აბრამიძე).

ხიდის მშენებლობაზე ჩაიწყო დაახლოებით ხუთათასი კუბ.მეტრი ბეტონი, ასობით ტონა ლითონი და ლითონის კონსტრუქციები.

ხიდის ფასადი მოაპირკეთეს ეკლარისა და კურსების გრანიტის ქვებით. სამუშაოები მაღალხარისხოდ შეასრულეს კურსების გრანიტის ქარხნის ქვის მთელ-მომპირკეთებლებმა (ხელმძღვანელი ა. იამანიძე).

რკინა-ბეტონის თაღოვანი ხიდის მთელი კომპლექსის მშენებლობა მისასვლელი გზებითა და მოედნებით 900 –ათას მანეთამდე დაჯდა. ახალი თაღოვანი ხიდი, როგორც აღვნიშნეთ, ექსპლოატაციაში გაეშვა 1965 წლის 6 ნოემბერს.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ვ. ჯაოშვილი, ქუთაისი, თბ. 1989 წელი.
2. ახალი თაღოვანი ხიდი, გაზ. „ქუთაისი“ 1965, 7 ნოემბერი.
3. გ. ჭოლოველი, თაღოვანი ხიდი რიონზე, გაზ. „ქუთაისი“ 1964 წ. 7 ნოემბერი.
4. მ. ნიკოლეიშვილი, ქუთაისის განაშენიანება და მისი გარეგნული იერსახე წინათ და ახლა. ქუთაისი, 2006 წელი.

ილია ჭავჭავაძის სახელობის (მეექვსე) ხიდი რიონზე

რიონის ორივე მხარეს გაშლილი ქალაქის უბნების ერთმანეთთან დაკავშირებაში დიდ როლს ასრულებს ჭავჭავაძის პროსპექტი (გამზირი). იმავე სახელობის ახალი ხიდით იგი აერთებს ქუთაისის სამხრეთ-დასავლეთ რაიონს მდინარის მეორე მხარეს მდებარე სამხრეთ-აღმოსავლეთ რაიონთან. ეს ოთხკილომეტრიანი მაგისტრალი თავის ცენტრალურ მონაკვეთზე ბრონეულა – წყალტუბოს რკინიგზის ხაზის პარალელურია (ვ. ჯაოშვილი, 1989 : 283).

1976 წელს ქალაქს შეემატა კიდევ ახალი ხიდი, რომელიც ილია ჭავჭავაძის სახელს ატარებს. იგი ააგო „ხიდმშენის“ კოლექტივმა, რომლის ხელმძღვანელი გახლდათ გამოცდილი ხიდის მშენებელი ინჟინერი ანდრო აბრამიძე. ხიდი სინამდვილეში რიგით მეექვსე ხიდია მდ. რიონზე. მისი სიგრძე 1350 მეტრია (მეექვსე ხიდი რიონზე, 1980 : 11 ივლისი).

ამ ხიდს საფუძველი ჩაეყარა 1967 წელს. მისი მშენებლობა, როგორც აღვნიშნეთ, დაიწყო ილ. ჭავჭავაძის გამზირის გაგრძელებაზე მდ. რიონზე. ხიდი მწყობრში ჩადგა 1978 წელს. (მ. ნიკოლეიშვილი, 2006 გვ. 58), თუმცა ბ-ნ ვახტანგ ჯაოშვილთან იგი აღნიშნულია, როგორც 1976 წელი. ჩვენის აზრით, ხი-

დი მწყობრში ჩადგა 1978 წელს (ამის შესახებ იხილეთ გაზ. „ქუთაისი“, 1980 : 11 ივლისი).

ხიდის მშენებლობაზე 6 მილიონი მანეთი დაიხარჯა. იგი ერთ-ერთი გრანდიოზული და დიდი ხიდია საქართველოს მასშტაბით. „ხიდმშენებელთა“ კოლექტივმა გამოცდილი ხელმძღვანელის (ა. აბრამიძე) მეთაურობით არა ერთი რაციონალიზატორული წინადადებანი დააყენეს და გამოცადეს პრაქტიკაში, რასაც ხიდის ექვსი თვით ადრე ჩაბარება და თანხის დაზოგვა მოჰყვა.

აღნიშნულ ხიდზე მოსაპირკეთებელი და განათების სამუშაოები კარგად ჩაატარა „ინჟმშენის“ კოლექტივმა.

ამ უნიკალურმა ხიდმა, რომელიც ერთ-ერთ უდიდესია ჩვენს ქვეყანაში, ახალგაზრდობის პროსპექტი დააკავშირა ჭავჭავაძის პროსპექტს (გამზირს).

რაც ყველაზე მთავარი იყო იმ დროისათვის №8 სატროლეიბუსო პირდაპირი ხაზით დაუკავშირდა ქალაქის ორი დიდი ს. ორჯონიკიძის სახელობის შრომის წითელი დროშის ორდენოსანი საავტომობილო (ყოფილი ქუთაისის საავტომობილო ქარხანა, რომლის ადგილას ცარიელი შენობებია დღეს — ვ.წ. და კონსტიტუციის სახელობის მცირე გაბარიტიანი ტრაქტორების (ესეც ცარიელი შენობაა დღეს) ქარხნები. (მეექვსე ხიდი რიონზე 1980 : 11 ივლისი).

ამ ხიდის სიკეთე ისიცაა, რომ მან ქალაქის ცენტრალური ქუჩები განტვირთა მოჭარბებული ტრანსპორტისაგან და აღმოსავლეთ საქართველო უფრო დაახლოვა დასავლეთ საქართველოს რაიონებს და

ქუთაისში შემოძვარი ავტომობილებისაგან გან-
ტვირთა ქალაქი. ამ ხიდით სარგებლობენ, აგრეთვე, ქ.
ქუთაისში გამავალი უცხოეთის ქვეყნების სამგზავრო
და სატრანსპორტო ავტომანქანები, როგორც აღმო-
სავლეთიდან, ისე დასავლეთის მხრიდან მომავალი.

ბამოყენებული ლიტერატურა:

1. ვ. ჯაოშვილი, ქუთაისი, თბ. 1989 წელი.
2. გადამწყვეტი წელი ახალი ხიდის მშენებლობაზე – გაზ. „ქუთაისი“, 1973 წ. 22 თებერვალი.
3. ვ. გოგიაშვილი, ასე შენდება მეექვსე ხიდი. გაზ. „ქუთა-
ისი“, 14 აპრილი, 1973 წელი.
4. მეექვსე ხიდი რიონზე. გაზ. „ქუთაისი“ 11 ივლისი, 1980
წელი.
5. მ. ნიკოლეიშვილი, ქუთაისის განაშენიანება და მისი გა-
რეგნული იერსახე წინათ და ახლა. ქუთ. 2006 წელი.

მეშვიდე სიდი მდ. რიონზე

რიონის ფარგლებში იღებს სათავეს და მისსავე ტერიტორიას კვეთს, ქუთაისის მნიშვნელოვანი სა-ირიგაციო ნაგებობა – მაშველის არხი, რომელსაც ორგვარი დანიშნულება აქვს: გადის რა ქალაქის სამრეწველო უბნებზე, ტექნიკური წყლით ამარაგებს ქუთაისის რამდენიმე ფაბრიკა-ქარხანას; ამავე დროს იგი რწყავს ქალაქის სამხრეთითა და დასავლეთით მდებარე სასოფლო-სამეურნეო მიწებს. არხი 1924 წ. ჩადგა მწყობრში და გათვალისწინებული იყო წამში 12 მ³ წყლის გატარებაზე, მაგრამ რიონჰესის აშენების შემდეგ მისი წყლით უზრუნველყოფა საკმაოდ შეფერხდა, რადგან სრულყოფილი არ იყო არხის სათავე. 1980 წლიდან ექსპლუატაციაშია სათავის ახალი ჰიდროტექნიკური ნაგებობა. რიონზე აიგო მცირე სიმაღლის კაშხალი და ხიდი. ამასთან დაკავშირებით დაახლოებით ერთ კმ. სიგრძეზე მდინარის ორივე ნაპირას ამოშენებული ბეტონის კედლები, წყალი შეგუბდა და ამან უზრუნველყო არხის ნორმალური კვება (ვ. ჯაოშვილი, 1989 : 284).

ქალაქის ფარგლებში არხს მხოლოდ რამდენიმე მცირე მონაკვეთზე აქვს მოპირკეთება, ალაგ-ალაგ გადახურულიც არის, მაგრამ მისი ძირითადი ნაწილი ღიაა და მოუპირკეთებელი. ეს გარემოება, გარდა იმი-

სა, რომ ამცირებს არხის გამტარიანობას და იწვევს წყლის დანაკარგებს, სანიტარული და ესთეტიკური თვალსაზრისითაც მიუღებელია. არხში წყლის გამტარიანობა წამში 20 მ³-მდე გაიზრდება. კაშხალთან შეთავსებული ბეტონის თანამედროვე ხიდი მომავალში უმოკლესი გზით დააკავშირებს ლენინის (დღ. დავით აღმაშენებლის) და ჭავჭავაძის ხიდებს შორის რიონის ორივე მხარეს მდებარე უბნებს, ჯერჯერობით კი ხიდთან მისასვლელები კეთილმოუწყობელია, რის გამოც ქალაქის ტრანსპორტი აქ არ მოძრაობს და მხოლოდ ფეხით მოსიარულენი დადიან (ვ. ჯაოშვილი, იქვე).

დღეს კი ქვეითად მოსიარულენი და ავტომობილები მოძრაობენ ორივე მხარეს, მით უმეტეს, აქვე ძველი ინფექციური საავადმყოფოს ადგილას აშენდა თანამედროვე დონის კლინიკა. მასთან მისასვლელად ეს ხიდი ძალიან მოხერხებულია.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ვ. ჯაოშვილი, ქუთაისი, თბ. 1989 წელი.

3. კუპრაძის (ძველი ძერჟინსკის) ქუჩის გზაგამტარი ხიდი

ქუთაისში რკინიგზის ხაზის შემოყვანამ და კერძოდ ქუთაის-ტყიბულის ხაზის გაყვანამ (1887 წ.) დიდი როლი შეასრულა ქალაქის შემდგომი განვითარების საქმეში, მაგრამ თავის მხრივ, განსაკუთრებით კი ქუთაისი-ტყიბულის რკინიგზის ხაზმა, რომლის ტრასაც ბევრ რამეზე ანგარიშგაუწევლად სერავს ქალაქის ტერიტორიას, ბევრი უხერხულობები შექმნა ქალაქთა გეგმარების თვალსაზრისით და ბევრი თავსატეხი, გადასაჭრელი ამოცანა დაუტოვა შთამომავლობას. სწორედ ასეთი ერთ-ერთი დიდი უხერხულობითი კვანძის სახეს წარმოადგენდა ადგილი, სადაც უკანასკნელ წლებში გაკეთდა ეგრეთ წოდებული ძერჟინსკის (დღ. კ. კუპრაძის — ვ.წ.) ქუჩის გზაგამტარი ხიდი (შ. ლომთაძე, 1965 : 2).

ქუთაის-ტყიბულის რკინიგზის ხაზმა სადგურიდან საფიჩხიამდე, როგორც იტყვიან, გაჭრა ქალაქის ტერიტორია და ქალაქის ამ რაიონში შექმნა ერთმანეთისაგან საკმაოდ დიდი ხნით მოწყვეტილი ორი უბანი; ამ უკანასკნელმა მდგომარეობამ კი ხელი შეუშალა ქალაქის ასეთი ლამაზი და, რაც მთავარია, ჯანსაღი უბნის ათვისება-გაშენებას ათეული წლების განმავლობაში, როგორიცაა ახლანდელი მერკვილაძის (დღ.

ვ. ბატონიშვილის ქუჩა – ვ. ნ.) და მასთან მიმდებარე კვარტლები (იქვე).

ძერჟინსკის (ახლანდელი ვ. კუპრაძის – ვ. ნ.) ქუჩისა და რკინიგზის გადაკვეთის ადგილზე, 1887 წლიდან შეიქმნა საკმაოდ ღრმა და განიერი ქვაბული, რის გამოც ტრანსპორტის მოძრაობა ამ ქუჩაზე, რკინიგზაზე გადავლით შეუძლებელი შეიქმნა. ეს ხევი მხოლოდ ამინდის შემთხვევაში იყო შესაძლებელი გამოეყენებინათ ფეხით მოსიარულეებს ასეთ მდგომარეობაში იყო ქალაქის ეს უბანი, მთელი 70 წლის განმავლობაში, ვიდრე 1951 წლამდე (იქვე).

1951 წელს, როდესაც დაიწყო ძერჟინსკისა (დღ. ვ. კუპრაძის – ვ. ნ.) და მერკვილაძის (დღევანდელი ვ. ბატონიშვილის) ქუჩების რეკონსტრუქციის პირველი რიგის სამუშაოები, ერთ მანეთზე გატარებით გახსნილიყო სატროლეიბუსო მოძრაობა სამთო ტექნიკუმამდე, ხოლო შემდგომში სადგურ რიონამდე, აუცილებელი შეიქმნა ძერჟინსკისა (დღ. ვ. კუპრაძის – ვ. ნ.) და მერკვილაძის (დღ. ვ. ბატონიშვილის) ქუჩების შესაერთებლად გზაგამტარი ხიდის აგება. (1957-58 წწ.) აიგო კიდეც ინჟ. შ. მოსეშვილისა და არქ. გ. თოდაძის პროექტით რკინა-ბეტონის კოჭოვანი სისტემის ორმალიანი (შემდგომში ტყიბულ-ქუთაისის რკინიგზის მეორე ლიანდაგის დაგების შესაძლებლობის გათვალისწინებით). ხიდი, რომლის ქვემოთაც გადის რკინიგზა, ხოლო ზემოდან საქალაქო მაგისტრალი. აღნიშნული ხიდის აგებამ და მასზე გადასვლით სატროლეიბუსო და საქალაქო ტრანსპორტის მოძრაობამ, სულ რაღაც 4-5

წლის განმავლობაში ძირეულად შეცვალა სახე მერ-კვილაძისა (დღ. ვ. ბატონიშვილისა) მასთან მიმდებარე ქუჩებსა და მათ მოშენებებს, რაც ამჟამად გრძელდება და კარგ პერსპექტიულ მომავალს უსახავს იმ ერთ დროს მივიწყებულ და უბადრუკ გარეუბანს (შ. ლომთაძე, 1965 : 2).

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. შ. ლომთაძე, ჩვენი ქალაქის ხიდების ისტორიიდან. გაზ. „ქუთაისი“, 3 აგვისტო, 1965 წელი.

ავტოქარხნის გზაგამტარი ხიდი

მეორე მსოფლიო ომის დამთავრების შემდეგ, სოფ. მაღლაკის გაშლილ ველებზე აგებული ავტოქარხნისა და მის გარშემო დასახლებული მცხოვრები რამდენიმე ათასეული მუშა-მოსამსახურისა და მათი ოჯახების წევრებს ქალაქთან დასაკავშირებლად, უკვე საკმარისი აღარ იყო რამდენიმე ავტობუსის სამარშრუტო მოძრაობა და საჭიროდ იქნა ცნობილი ქალაქსა და ავტოქარხანას შორის სატროლეიბუსო მოძრაობის დაწესება.

მაგრამ, ჯერ კიდევ 1935 წლიდან გაყვანილმა ქუთაის-წყალტუბოს რკინის ხაზმა, გადაკვეთა ავტოქარხნისაკენ მიმავალი გზატკეცილი, რომელიც უკანასკნელ წლებში ელექტროფიცირებულია. ამ გზაგამტარის აგებამ საგონებელში ჩააგდო მშენებლები, რადგან ელექტროფიცირებული რკინიგზისა და სატროლეიბუსო მოძრაობის საკონტაქტო ხაზების ერთ დონეზე გადაკვეთა დიდ უხერხულობასთან და, რაც მთავარია, საშიშროებასთან იყო დაკავშირებული. მრავალ მოსაზრებათა და საპროექტო ვარიანტებს შორის შერჩეული და მონონებული იქნა ყველაზე სწორი და საიმედო გადაწყვეტილება – აგებულიყო ამ გზების გადაკვეთაზე გზაგამტარი ხიდი (შ. ლომთაძე, 1965 : 2).

აღნიშნული გზაგამტარის მშენებლობა დასრულდა 1953 წლის ბოლოს.

აღნიშნული გზაგამტარის რკინა-ბეტონის კონსტრუქცია ხურავს მხოლოდ რკინიგზების (2 ლიანდაგია, ერთი მიმავალი წყალტუბოში, მეორე ავტოქარხანაში) სიგანეს, რომელთა გასწვრივაც ამოყვანილ ყრუ კედელზე მიბრჭენით, ორივე მხრიდან გაკეთებულია მიწის ყრილი გზაგამტარზე მისასვლელების მოსაწყობად, რომელთა ქანობიც უზრუნველყოფს ყველა თანამედროვე სახის ტრანსპორტის, მათ შორის ტროლეიბუსების, ნორმალურ მოძრაობასაც.

ხიდის სავალი ნაწილის სიგანეა 12 მეტრი, რომლის გასწვრივაც მოწყობილია 1,5 მეტრის სიგანის ტროტუარები. ხოლო მის ქვეშ, რამდენიმე ხვრელი, საკაბელო მეურნეობათა ხიდზე გასატარებლად. ხიდის სავალი ნაწილის (სიმაღლე რკინიგზის ხაზებიდან) 6 მეტრამდე აწევამ უზრუნველყო ელექტროფიკაცირებული რკინიგზის შემადგენლობების ხიდის ქვეშ ნორმალური გატარება. თვით ხიდზე – ტროტუარების გასწვრივ კი გაკეთებულია სხმული ორნამენტირებული ლითონის მოაჯირები (შ. ლომთაძე, იქვე).

გარდა ყველა ზემოთ აღნიშნულისა, გზაგამტარმა გამოავლინა კიდევ ერთი დადებითი მომენტი, რომლის წინასწარგანჭვრეტა შეუძლებელი იყო. ეს არის ის, როცა ხიდზე შედგები, თქვენს წინ იშლება ახალი ქალაქის, კერძოდ ავტოქარხნის დასახლების მეტად მიმზიდველი და მხატვრული ერთიანი სახე, ერთიანი პანორამა (განსაკუთრებით ღამით — ვ. ნ.).

ავტოქარხნის მარჯვენა დასახლების მცხოვრებთათვის ასევე აიგო გადასასვლელი ხიდი ქვეითად მოსიარულეთათვის, რადგან ისინი განამებულნი იყვნენ მატარებლის მოძრაობით და რკინიგზაზე ბავშვების გაშვება მართო შეუძლებელი იყო. მისი სიგრძე 60 მეტრია, ზურაბ ამალლობელისა და ცეზარ ლოთიაშვილის პროექტით. იგი „ხიდმშენის“ 108-ე რაზმმა ააგო. მშენებლობა მთლიანად 1990 წელს განხორციელდა, მთავარ პრობლემად ამ მშენებლობისას თურმე ორი უმთავრესი დეტალის შოვნა იქცა. – მზიდი რკინაბეტონის კოჭი – ასე ჰქვია ამ დეტალს და ჩვენი უბაზრო ეკონომიკის პირობებში მათი მოპოვება ლამისაა გმირობას უტოლდება (გაზ. „ქუთაისი“, 1991 : 2).

ავტოქარხნის მარჯვენა (ჩრდილოეთ მხარეს) დასახლების მცხოვრებთ ნატვრა აუსრულდათ. ისინი საფრთხის ქვეშ აღარ არიან და თავისუფლად გადავლენ რკინიგზაზე.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. „გზა“, სადაც გაიკვალა. გაზ. „ქუთაისი“, 9 იანვარი, 1991 წელი.
2. შ. ლომთაძე, ჩვენი ქალაქის ხიდების ისტორიიდან, გაზ. „ქუთაისი“, 3 აგვისტო, 1965 წელი.

ოლასკურას ხიდი

ქალაქ ქუთაისის დასავლეთით ერთ-ერთი მთავარი მაგისტრალი, რომელიც სასიქადულო მეისტორიის ივ. ჯავახიშვილის სახელს ატარებს, ძველად ოლასკურას სახელწოდებით იყო ცნობილი.

ეს სახელი ქუჩის და მთელს უბანს მიღებული ჰქონდა პატარა მდინარის – ოლასკურასაგან, რომელიც სათავეს სათაფლიის გვირაბში იღებს, ქუთაისს დასავლეთ მხარეზე ჩამოუდის და სოფელ გუბთან (ხონის მუნიციპალიტეტი – ვ. ნ.) უერთდება მდინარე გუბისწყალს. დროთა განმავლობაში მდინარემ სახელი მისცა არა მარტო ქუჩას, არამედ, მთელ უბანს და იგი მოიცავს დღევანდელ ჯავახიშვილის ქუჩას მთლიანად თავისი შესახვევებით და ჭონქაძის, ბუხაიძის, ნიკოლაძის, ბარნოვის ქუჩების ნაწილს (ზ. ჯავახაძე, 1998 : 5).

თვით სახელწოდება ოლასკურისა უძველესია და მისი წარმოშობის ისტორია ჩვენი ქალაქის წარსულთან ერთად შორეულ ლაბირინთებში იკარგება. სიტყვა „ოლასკურა“ კომპოზიტია და როგორც ფიქრობენ შედგება ორი ნაწილისაგან: „ოლა“, „ოლო“ და „სკურა“. „ოლო“ – „ოლა“ დადაბლებულ, ჩავარდნილ ადგილს ნიშნავს, ხოლო „სკურა“ – პატარა მდინარეს. დღეს ოლასკურა, მართლაც ღელესავით მიედინება. უფრო ადრე იგი წყალუხვი მდინარე იყო, კარგად მახ-

სოვს 50-იანი წლები (იგონებს ბ-ნი ზურაბი), როცა ოლასკურა მოდიდებოდა, ძირფესვიანად მოთხრილი ხეები მოჰქონდა და გაგიჟებული მდინარე მეზობლების – ჯიქიების, თოფურიების, ნეპაიუშჩების, მიქაძეების და ჩირგაძეების კარ-მიდამოსა და სახლებსაც კი ტბორავდა (ზ. ჯავახაძე, იქვე).

ასე იყო XIX საუკუნეშიც, როცა, „გაგიჟებული“ ოლასკურა გარემოს წალეკვით ემუქრებოდა მაშინ ბუნებრივია მდინარეს ვერავინ მიეკარებოდა და ხშირად, კვირაობით, საგზაო მიმოსვლაც კი სახიფათო იყო. 1897 წლის 19 სექტემბერს გაზეთი „ივერია“ წერდა: „გუბისწყალს რომ გადავურჩეთ, არ იფიქროთ, რომ ქუთაისში ჩასვლას ეღირსებით, ახლა ოლასკურას ნებართვა უნდა აიღო. მდინარე ოლასკურა უვლის ქალაქ ქუთაისს ნახევარი ვერსის მანძილზე ჩრდილოეთ-დასავლეთის მხრივ, მისდევს გზატკეცილს მე-7 ვერსამდის, შემდეგ იმალება სოფელში და ერთვის გუბისწყალს, ზამთარში, გაზაფხულზე და წვიმიან დღეებში ოლასკურა ზღვას ემსგავსება. აღარ ეტევა კალაპოტში, გადადის გზატკეცილზედ და მაშინ ხუთი ვერსიის მანძილზე არც გზა მოჩანს და არც კვალი. წყალი შედის მცხოვრებლების ეზოებში და დაბალ სახლებშიაც, ასე რომ, მაღლაკლები იძულებული არიან თითო კვირაობით სხვენზე იცხოვრონ ხოლმე. ადგილობრივ მცხოვრებლებს თუ ეს დღე ედგათ ადვილი წარმოსადგენია მგზავრის მდგომარეობა. იგი იძულებულია იცადოს, სანამ ოლასკურა გზას გაუხსნის (ციტ. ზ. ჯავახაძე, 2012 : 298).

ასე რომ, ეს ახალი არ იყო „ოლასკურასაგან“. იგი ყოველწელიწადს ანგრევდა და ატიალებდა ყველაფერს. მოსახლეობა მეფის ხელისუფლებას შესთხოვდა შველას. მთავრობა მოიჯარადეებს აძლევდა მდინარის ხიდისა თუ ჯებირების გაკეთების უფლებას. ფული ფულად იკარგებოდა და მდინარეს მიჰქონდა თან, მოსახლეობა კი იგივე დღეში იყო. ზოგიერთმა მემამულემ მთავრობას შესჩივლა ჩვენ მოგვეცით ამის გაკეთების უფლება და ისეთ ჯებირებს გავაკეთებთ მდინარე ვერას დააკლებსო, მაგრამ ამაოდ.

გაზეთ „მწყემსის“ კორესპონდენტი იტყობინებოდა: „ქალაქ ქუთაისიდან დაბა ხონისაკენ მიმავალი გზატკეცილის მახლობლად მიედინება ერთი პატარა ღელე, „ოლასკურა“, რომელიც ყოველ ზამთარსა და წვიმიანობის დროს უზომოდ აღიდდება, გადმოვა გზაზე და მთელი 6 ვერსის მანძილზე მიმდინარეობს ზემოხსენებულ გზატკეცილზე. ასეთი აღიდების დროს ბევრ უბედურებას ახდენს ეს ღელე. 1895 წელს ამ ღელემ დაახრჩო ორი კაცი, ერთი ქვეითი და ერთიც ცხენოსანი. ამ ღელეს და აღიდების დროს მდინარეს ქუთაისის მახლობლად ერთი ვერსის მანძილზე გაუკეთეს ინჟინრებმა ჯებირები, რომ აღიდების დროს გზაზე არ გადმოსულიყო, მაგრამ მათი ნაშრომი მოგლიჯა ღელემ და აღიდების დროს თავისუფლად გადმოდის გზაზე. სოფ. ზედა მალლაკის მცხოვრებმა შეძლებულმა კაცებმა თავად ნიკოლოზ და იაგორ ნიჟარაძეებმა განუცხადეს მთავრობას, რომ ჩვენ შემოვიტანთ გირაოდ რამდენიმე ათასის მანეთის მამულს და გინდ

ფულს, ოღონდ მოგვეცით ღირებულ ფასად და ჩვენ გავუკეთებთ ამ ღელეს ისეთ „დამბას“ – თხრილებს, რომ ეს წყალი ადიდების დროს გზაზე არ გადმოვა და თუ გაფუჭდა, მაშინ ჩვენ მიერ შემოტანილ გირაოზე ხელს ავიღებთ, მაგრამ ამ განცხადებას ყურადღება არავინ მიაქცია (ზ. ჯავახაძე, 2012 : 296).

საარქივო მასალებით ირკვევა, აღნიშნული ხიდის აგება ქუთაისის გამგეობის არაერთგზის მსჯელობის საგანი იყო: „წყალდიდობამ, რომელიც მოხდა 1899 წლის 23 ნოემბერს, გააფუჭა გზა, რომელიც ქუთაისიდან მიემართება სოფ. ბანოჯა-წყალტუბოსაკენ. იგი მიეკუთვნება სახაზინო გზას II ხარისხისას და არ მიეკუთვნება გუბერნიის სახაზინო შეკეთებას, რომელიც უნდა გაიღოს გუბერნიის სახაზინო მმართველობამ. ქუთაისის სამაზრო სახაზინო მმართველობის საფუძველზე. იგი უნდა შეკეთდეს ქალაქის თვითმმართველობის ხარჯზე (ქ.ც.ა, ფონდი 108, საქ. 1589, ფ. 6).

1900 წლის 30 სექტემბერს, ქუთაისის პოლიციის უფროსმა მიმართა ქალაქის თვითმმართველობას იმის შესახებ, მდ. ოლასკურაზე, რომელზეც გადის გზა სამხედრო სასაფლაოსკენ გაფუჭებულია ხიდი და საჭიროებს შეკეთებას (ქ.ც.ა, ფონდი 108. საქ. 2024, ფ. 1). ამავე წლის 7 ნოემბერს, ქუთაისის პოლიციის უფროსს, მიმართა ქალაქის თვითმმართველობამ იმის შესახებ, რომ მდ. ოლასკურაზე ხიდი შეკეთებულია (იქვე, ფ. 3).

1901 წლის 1 აპრილს, როცა ადიდებულმა ოლასკურამ ქალაქში შემოსასვლელი ხიდიც დაშალა და სოფ-

ლები: ბანოჯა, გუმბრინი, ჩუნეში, გვიშტიბი და წყალტუბო კარგა ხნით მოწყვიტა ქუთაისს.

1903 წელს 27 აგვისტოს ქუთაისის გუბერნატორმა მიმართა ქალაქის თვითმმართველობას იმის შესახებ, რომ ქალაქის სამხედრო გარნიზონის უფროსის მოხსენების საფუძველზე მდ. ოლასკურაზე ხიდი და გზა ხელახლა გაფუჭებულია და საჭიროებს შეკეთებას (იქვე, ფ. 6).

1904 წლის 22 იანვარს, გამგეობას ხელახლა მიმართა გუბერნატორმა მდ. ოლასკურაზე ხიდისა და სავალი გზის უვარგისობის შესახებ. რადგან ქალაქის სამხედრო ნაწილს უჭირს სამხედრო სასაფლაოსაკენ მიმოსვლა და ითხოვდა გზის და ხიდის ხუთ დღეში შეკეთებას. (იქვე, ფ. 14).

1904 წლის 20 თებერვალს ქუთაისის თვითმმართველობასა და ივანე კარპუზოვს (ეროვნებით ბერძენი) შორის მოხდა შეთანხმება იმის შესახებ, რომ წესების ყველა დაცვით იგი ხიდს შეაკეთებს მოიჯარადრის სახით. ხიდის შეკეთება-აშენება მოხდებოდა, როგორც აღვნიშნეთ ხარჯთაღრიცხვით და პროექტის მიხედვით 750 მანეთად. მოიჯარადრე ორ თვეს თხოულობდა, ყოველ გადაცილებულ დღეზე მოიჯარადრე ხაზინის სასარგებლოდ დაჯარიმდებოდა 5 მანეთით. თუ გადავადება ორ კვირაზე მეტხანს გაგრძელდებოდა მას ჩამოერთმეოდა ხელშეკრულება, როგორც ძალადაკარგული და თანხა არ აუნაზღაურდებოდა (ქ.ც.ა, ფონდი 108, საქ. 2024, ფ. 23-25). მალე ქალაქმა იზეიმა ახალი ხიდის გახსნა, მაგრამ სიხარული ნაადრევ

აღმოჩნდა. ბუნებრივია ოლასკურას არც ახალი ხიდი დაუნდვია, რომლის შეკეთება-რეკონსტრუქცია ქალაქის გამგეობის ყოველდღიური საფიქრალი იყო (ზ. ჯავახაძე, იქვე, 300).

ასე გრძელდებოდა ყოველ წელიწადს, საბჭოთა ხელისუფლების პერიოდშიც, ვიდრე 1951-1952 წლებში რუსთაველის ქუჩის რეკონსტრუქციის სამუშაოების წარმოებას პარალელურად, დარღვეულ იქნა მდ. ოლასკურაზე მანამდე არსებული ხის ხიდი და მის ნაცვლად აიგო ახალი (ინჟ. ბ. ამალლობელი, არქტ. შ. ლომთაძე) ხიდი.

როგორც რუსთაველის ქუჩის ისტორიული წარსულის აღწერილობაშია აღნიშნული, მისი ის ნაწილი, რომელიც გამარჯვების მოედნიდან წყალტუბოსკენ მიემართება, წარმოადგენდა სოფლის ვიწრო შარა გზას (შ. ლომთაძე, 1965 : 2).

მანამდე არსებული ხის ხიდი საკმაოდ ძველი, მაგრამ არაფრით ღირსშესანიშნავი არ იყო, ამ ადგილზე ხიდი საერთოდ არსებობდა იმ დროიდან, რაც კი ქალაქიდან წყალტუბოსაკენ ეს მიმავალი გზა არსებობს და შესაძლოა მანამდეც, რადროიდან არსებობს ეს გზა და ქუთაისი უკავშირდება ქალაქის ჩრდილო-დასავლეთით არსებულ სოფლებსა და დასახლებულ ადგილებს (ბანოჯა, გუმბარა და სხვ.)

1951 წლისათვის ეს იყო საკმაოდ მოკლე მალიანი ხის ხიდი, რომლის ხის მზიდავი კოჭებიც, თავის მხრივ ეყრდნობოდნენ ყორე ქვის წყობის საყრდენებს, ქვემოდან გამაგრების მიზნით გაკეთებული ჰქონდათ

ორ-ორი ირიბანი, ასევე ქვითნაშენ საყრდენებზე მიბჯნით ხიდის მოაჯირი წარმოადგენდა ხის ძელაკს, რომელიც ხის მზიდავ კოჭზე მოჭედით ოთხ ღეროზე იყო გადაყუდებული (შ. ლომთაძე, 1965 : 2).

შეუძლებელია იმის დადგენა, თუ ხიდი სულ პირველად რა სახის იყო, რადგან მდ. ოლასკურას წარმოდგენლად ცვალებად რეჟიმის გამო, ხიდი თითქმის ყოველი წყალდიდობის შედეგად ინგრეოდა, წყალს მიჰქონდა და ისევ ხელახალა აშენებდნენ, მაგრამ ალბათ ისევ პრიმიტიული სახით, რადგან ისიც განწირული იყო მომდევნო წყალდიდობისათვის. ხიდის რიგით მომდევნო დანგრევიდან კი, რაც ხშირად თვეობითაც ისაზღვრებოდა, გზა გადაჰქონდათ მარჯვნივ (ჩრდილოეთით) მდინარის კალაპოტში და ნაპირზე საგანგებოდ გაკეთებულ ჩასასვლელებზე, რათა მოძრაობა არ შეწყვეტილიყო.

უკანასკნელად აგებული ხიდი, რომელიც დღესაც დგას, გაკეთებულია ბეტონის მასიურ საყრდენებზე, რომლის განლაგებულ ლითონის მძლავრ კოჭებზეც მოწყობილია რკინა-ბეტონის ფილა, ხოლო ხიდის ხვრელი გადიდებული იქნა იმ ანგარიშით, რომ შეუფერხებლივ იქნას გატარებული თუნდაც მოდიდებული მდ. ოლასკურა.

ხიდის საერთო სიგანე იგივეა, რაც მასზე გადამავალი, უკვე რეკონსტრუირებული მაგისტრალისა, ამ უკანასკნელის გაზონები სიგანეთა ჯამის გამოკლებით, ხოლო მაგისტრალის სავალი ნაწილი შეუზღუდავადაა გატარებული ხიდზე. საკმაოდ მოკლე, ამ

ახალ ხიდზე დაყენებულია მეტად მხატვრული თუჯის სექციური მოაჯირები, რომელზე უკეთესი სახის მოაჯირიც სამწუხაროდ, ქალაქის დღეისთვის არსებულ არც ერთ ხიდს არა აქვს (შ. ლომთაძე, იქვე).

მიუხედავად ყოველივე ზემოთ აღნიშნულისა, ხიდი არავითარ განსაკუთრებულობას არ წარმოადგენს, არც გაბარიტებითა და არც სახით. აღსანიშნავია ერთი მომენტი, რომელიც ყურადღებამისაქცევი შეიქნა ხიდის მშენებლობის წარმოების პერიოდში, სახელდობრ იმის გამო რომ ხის ძველი ხიდიდან სამხრეთით, სულ რაღაც ათიოდე მეტრში, აღმოჩენილ იქნა მიწის სამუშაოების წარმოების დროს, რომელიღაც ძველი ხიდის ბეტონის მასიური საყრდენები (აღნიშნული საყრდენები, რომლებიც მანამდე ხის ხიდის მისასვლელებთან არსებულ კერძო სამფლობელოთა გზის ფარგლებში იყო), შემდგომში გაფართოებული გზისა და ახალი ხიდის გაბარიტებში მოექცა და დღეისთვის აღარ შეიმჩნევა ფოტო სურათებზე კი შემონახულია (შ. ლომთაძე 1965 : 2).

როგორც საკითხის შემდგომი შესწავლითა და დაზუსტებით დადგინდა, აღნიშნული საყრდენები წარმოადგენდა იმ გასაკეთებელი ხიდის საყრდენებს, რომლებზეც უნდა გაეწყო რკინიგზას, რომელიც დაიგეგმა დემოკრატიული საქართველოს მთავრობის დროს ქუთაისში, მაგრამ მისი დამთავრება „ბოლშევიკებმა“ არ დააცალეს (იქვე).

ასეთია მოკლედ, ოლასკურის, არაერთი გზის აგებულ-აღდგენილი ხიდების წარსულის ისტორია, რომ-

ლის უკანასკნელი აღდგენა თუ ახლის აგებაც 1951-52 წლებში განხორციელდა.

გამოყენებული ლიტერატურა

1. შ. ლომთაძე, ოლასკურას ხიდი, გაზ. „ქუთაისი“, 13 აპრილი, 1965 წელი.
2. ზ. ჯავახაძე, ოლასკურა, გაზ. „ახალი ქუთაისი“, 25 სექტემბერი, 1998 წელი.
3. ზ. ჯავახაძე, ქუთაისო, ჩემო დედავ, ქუთ., 2012 წელი.
4. ვ. ჯაოშვილი, ქუთაისი, თბ. 1989 წელი.
5. ვ. წვერავა, ოლასკურას ხიდი, ჟურ. „პროფესიონალის ხმა“, №2 (1), 2014 წელი.
6. ქუთაისის ცენტრალური არქივი, ფონდი 108, საქმე 2024; საქ. 1589; საქ. 2024.

Vladimer Tsverava

RESUME

We talked about the history of bridges in Kutaisi in the previous work. Most of them are located over the river Rioni and they play a major role in the history of the country. The oldest bridge in Kutaisi is a stone bridge which was constructed during King Leon II, and we have some information about it. It was destroyed several times not because of flood of the river, but by the invasion of enemies. Over the river Rioni, that divides Kutaisi into two parts, used wooden and stony bridges and connected one part of the city to the other. Ancient Greek historian and geographer Strabon reminds more than 120 bridges over the river Rioni and Kvirila, of course they were wooden. Naturally, the wooden bridge is much more easy to be built. People also used ferries instead of bridges to cross the river.

Russian ambassadors who were in Kutaisi in the middle of the XVII century confirm the existence of the bridge in Kutaisi. German academician Giuldenshtedt tells us about bridges in his memories. At the beginning of the XIX century French consul Fransua Gamba was in Kutasi. He also walked on the bridge over the river Rioni several times.

Later, Diablo Monpere also found stone bridges on the plan of Kutaisi. As for the wooden arch bridge in Kutaisi, its construction over the Rioni began in 1848. The bridge broke down after several time. Fortunately, there were no victims. Later, the iron bridge, as we call the white (Nicholoz) bridge was built over the Rioni. It was brought from abroad. In 1859-1860 the bridge over the Rioni was destroyed and there was the iron bridge, which was brought from France. We know this bridge is given in this work. We also talk about the "Chain bridge", which was destroyed, and unfortunately there were some victims too, the iron bridge, which was brought from abroad was constructed on its place and it retained its old name, "Chain bridge". Traffic area on the bridge was wooden which required replacement and repair. The city self-government couldn't afford to repair them and they would be leased to repair.

In Georgia, especially in Kutaisi, after the establishment of the soviet government, not only one bridge was constructed over the Rioni, the fourth bridge built in Balakhvani Avenue was added to old bridges. There was the fifth – Rustaveli bridge between the white and Red bridges too. In the 60-70s of the XX century one of the longest bridge in Georgia was built in the beginning of Chavchavadze Avenue, and was named Ilia Chavchavadze, its length is 1350m.

Thus, from the middle of the XIX to the end of the XX,

there were several bridges in Kutaisi, which gave the builders a chance to collect some traditions and build modern stone, concrete and iron bridges, which history is given in this work.

The Kutaisi bridges are monuments of our national culture. They are the best models of constructive work of many Georgian generations, the care and maintenance of them is the duty of all Georgians.

სარჩევი

შესავალი.....	3
თეთრი (ნიკოლოზის) ხიდი ქუთაისში.....	20
ნითელი (მიხეილის) ხიდი	49
ჯაჭვის ხიდი	62
დავით აღმაშენებლის სახელობის (მეოთხე) ხიდი მდ. რიონზე.....	74
შოთა რუსთაველის სახელობის (მეხუთე) თაღოვანი ხიდი.....	82
ილია ჭავჭავაძის სახელობის (მეექვსე) ხიდი რიონზე	85
მეშვიდე ხიდი მდ. რიონზე	88
ვ. კუპრაძის (ძველი ძერუინსკის) ქუჩის გზაგამტარი ხიდი.....	90
ავტოქარხნის გზაგამტარი ხიდი	93
ოღბასჭურჭის ხიდი.....	96

რეკტორი ლიანა შერბელაშვილი

გადაეცა ნარმოებას 3.03.2018;
ხელმოწერილია დასაბეჭდად 15.03.2018;
პირობითი ნაბეჭდი თაბახი 6,75;
ტირაჟი 300, შეკვეთა №197

ქუთაისის შპს „ხომლი ენ“-ის სტამბა
ქ. ქუთაისი, ილია ჭავჭავაძის გამზ. 33.